

gemeente Loon op Zand

BESTEMMINGSPLAN “WERELD VAN DE EFTELING 2030”

EINDVERSLAG INSPRAAKPROCEDURE EN AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

Vastgesteld door burgemeester en wethouders van Loon op Zand op 27 februari 2018

1. INLEIDING

Het college van burgemeester en wethouders heeft het voorontwerpbestemmingsplan “Wereld van de Efteling 2030” voorbereid.

Aanleiding bestemmingsplan

De aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan “Wereld van de Efteling 2030” is de ambitie van de Efteling om uit te breiden. De ruimtelijke visie daarbij is vastgelegd in het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 (Masterplan), welke op 16 februari 2017 door de gemeenteraad van de gemeente Loon op Zand is vastgesteld.

In het Masterplan ligt de focus van het dagrecreatieve attractiepark voor de korte termijn (tot 2020) op uitbreiding in oostelijke richting (Horst) en voor de (middel)lange termijn (periode van 2020 tot 2025) in westelijke richting. Daarnaast zijn verschillende locaties aangegeven waar verblijfsaccommodaties zich kunnen ontwikkelen. Bij het opstellen van het Masterplan zijn uitgangspunten geformuleerd waaraan het plan moet voldoen. Eén van de belangrijkste aspecten is het waarborgen van de bereikbaarheid van de Efteling, de kern Kaatsheuvel en de regio als het aantal bezoeken per jaar van de Efteling verder groeit.

De ambities vanuit het Masterplan moeten vertaald worden naar een ruimtelijk plan. Voor de Wereld van de Efteling 2030 wordt een bestemmingsplan vastgesteld waarin de ontwikkelingsruimte die het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 beschrijft wordt vastgelegd.

Doel bestemmingsplan

Het doel van het bestemmingsplan “Wereld van de Efteling 2030” is het opstellen van een uniforme juridische regeling voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing binnen het plangebied. Centraal staat het verder ontwikkelen van de Efteling waarbij gebruik gemaakt wordt van een bestemmingsmethodiek met een goed evenwicht tussen globaliteit, flexibiliteit en detaillering. Ook wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. Dat betekent dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure een MilieuEffectRapport (MER) is opgesteld, waarin de milieueffecten van Wereld van de Efteling 2030 zijn beschreven. Vooruitlopend op het MER is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld.

Plangebied

Het plangebied bestaat uit het dagrecreatieterrein van de Efteling, enkele verblijfsaccommodaties, de golfbaan, het bos-/natuurgebied en enkele percelen die in het buitengebied liggen. Het plangebied is globaal begrensd door de Europalaan aan de noordzijde, aan de oostzijde door de N261 (Midden-Brabantweg), aan de zuidzijde door het Hooispoor en de Eerste Dwarsbaan en aan de westzijde door de Dreefseweg.

2. GEVOLGDE PROCEDURE

Het voorontwerpbestemmingsplan “Wereld van de Efteling 2030” heeft op grond van de Inspraakverordening gemeente Loon op Zand van donderdag 8 juni 2017 tot en met woensdag 19 juli 2017 voor iedereen ter inzage gelegen. Ook was het voorontwerpbestemmingsplan te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl en www.loonopzand.nl.

Inwoners van de gemeente Loon op Zand en belanghebbenden konden gedurende de termijn dat het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage lag zowel schriftelijk als mondeling inspraakreacties geven op het voorontwerpbestemmingsplan.

Bij het voorontwerpbestemmingsplan waren nog niet alle onderzoeken gereed. Ook was er nog geen duidelijkheid over de voorkeursvariant uit het MER inzake de verkeersontsluiting.

Bij het ontwerpbestemmingsplan zijn alle onderzoeken gereed en als bijlage toegevoegd. Uit de uitgevoerde MER blijkt dat de voorkeursvariant voor de verkeersontsluiting een geoptimaliseerde variant 2a is. Bij deze variant wordt gebruik gemaakt van de bestaande aansluiting bij Loon op Zand op de N261. De toegangsweg loopt via het tracé Heideweg en de Eftelingsestraat (2 rijstroken). Deze variant is nog aangevuld met de mogelijkheid tot parkeren (op afstand) tussen de Horst en de N261 tussen het huidige brandstofverkoopspunt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water. De geoptimaliseerde variant 2a is in het ontwerpbestemmingsplan meegenomen en als zodanig bestemd.

Voorontwerpbestemmingsplan ‘Wereld van de Efteling 2030’ – Eindverslag inspraakprocedure & ambtelijke wijzigingen

3. INSPRAAKREACTIES

3.1 Ontvangen inspraakreacties

Van de volgende (rechts)personen zijn inspraakreacties ontvangen:

Nr	Naam en adres	Datum ontvangst
1	Kees de Kort, Duiksehoef 10, Loon op Zand	3 juli 2017
2	Rini en Marian van Kuijk, Kinkenpolder 6, Kaatsheuvel	10 juli 2017
3	Hugo en Elles van Oostrum, Kinkenpolder 4, Kaatsheuvel	10 juli 2017
4	Hans van Noije, Kinkenpolder 8, Kaatsheuvel	10 juli 2017
5	J. Baeten, Kraanven 4, Loon op Zand	11 juli 2017
6	M. Pijnenburg, Kraanven 19, Loon op Zand	12 juli 2017
7	Leon en Marjolein Liebrechts, Kinkenpolder 2, Kaatsheuvel	13 juli 2017
8	A.W.F. Dirks, Duiksehoef 5, Loon op Zand	14 juli 2017
9	M.J.A. de Wit, Prinses Margrietstraat 4, Kaatsheuvel	14 juli 2017
10	Achmea namens H.L.J. Mathijssen, Bernsehoef 9, Kaatsheuvel	17 juli 2017
11	G.C. van Beek, Kraanven 14, Loon op Zand	17 juli 2017
12	DAS namens P. Mertens, Bernsehoef 3, Kaatsheuvel	17 juli 2017
13	P. Havermans, Bergstraat 45, Loon op Zand	17 juli 2017
14	D. Klein - Von der Aue, Kraanven 14, Loon op Zand	17 juli 2017
15	A.G.M. Pijnenburg, Kraanven 19, Loon op Zand	17 juli 2017
16	E.A.M. Pijnenburg, Kraanven 19, Loon op Zand	17 juli 2017
17	M. Pijnenburg-Brekemans, Kraanven 19, Loon op Zand	17 juli 2017
18	M.M.P. Pijnenburg, Kraanven 19, Loon op Zand	17 juli 2017
19	J.J.M. van Riel, Kraanven 23, Loon op Zand	17 juli 2017
20	M.J. van Riel, Kraanven 23, Loon op Zand	17 juli 2017
21	L.G.M.C. Toorians, Kasteellaan 2A, Loon op Zand	17 juli 2017
22	Martijn en Miriam van Vorstenbosch, Kraanven 25, Loon op Zand	17 juli 2017
23	Bijhoudersvereniging St. Ambrosius, Dongenseweg 7, Kaatsheuvel	18 juli 2017
24	Tinus van Gorkum, Bernsehoef 8, Kaatsheuvel	18 juli 2017
25	M.A.M. Hamers en C.M. Hamers-Hanff, Bernsehoef 7, Kaatsheuvel	18 juli 2017
26	P.G.A. Horvers, Jan Steenstraat 5, Kaatsheuvel	18 juli 2017
27	Hans Kahle, Bernsehoef 5, Kaatsheuvel	18 juli 2017
28	C.F. Koek, Bernsehoef 5, Kaatsheuvel	18 juli 2017
29	G. Klijn, Gemberweg 20, Utrecht	18 juli 2017
30	A.W.P. Klomp, Bernsehoef 4, Kaatsheuvel	18 juli 2017
31	De Lorijn namens Gulf Nederland b.v., Midden-Brabantweg 2, Kaatsheuvel	18 juli 2017
32	A. van Loon, Duiksehoef 14, Loon op Zand	18 juli 2017
33	J. van Loon, Duiksehoef 14, Loon op Zand	18 juli 2017
34	W. van Loon, Duiksehoef 14, Loon op Zand	18 juli 2017
35	A.A.H. Mathijssen, Bernsehoef 9, Kaatsheuvel	18 juli 2017
36	F.A.B. van de Pas, Bernsehoef 4, Kaatsheuvel	18 juli 2017
37	Pas Sportpaarden, Bernsehoef 4, Kaatsheuvel	18 juli 2017

38	J.L.W. van Wanrooy, Bernsehoef 1, Loon op Zand	18 juli 2017
39	L.A.M. van Zeeland, Keteldiep 5, Kaatsheuvel	18 juli 2017
40	Achmea namens M.A.H. Bontje, Bernsehoef 2, Kaatsheuvel	19 juli 2017
41	ARAG namens W.J.J. Mathijssen, Bernsehoef 9A, Kaatsheuvel	19 juli 2017
42	Golfclub Efteling, Veldstraat 6, De Moer	19 juli 2017
43	Annemarie van Loon, Bernsehoef 13, Kaatsheuvel	19 juli 2017
44	M. van Loon Huijben, Duiksehoef 13A, Loon op Zand	19 juli 2017
45	E.H.A. Roozen-Schoenmakers en L.H.B.L. Roozen, Bernsehoef 6A, Kaatsheuvel	19 juli 2017
46	J. van den Hoven, P.J.M. van den Hoven, A.P.M. van den Hoven, Kinkenpolder 10, Kaatsheuvel	19 juli 2017
47	V.O.F. J. van Loon en Zn., Duiksehoef 12, Loon op Zand	19 juli 2017
48	Pierre Paijmans, Heideweg 2, Loon op Zand	19 juli 2017
49	P.C.A.M. Paijmans, Heideweg 2, Loon op Zand	19 juli 2017
50	A. van Loon, Duiksehoef 13, Loon op Zand	19 juli 2017
51	H.P.M. van den Hoven, Kinkenpolder 8A, Kaatsheuvel	19 juli 2017
52	J.M. Verschure, Vossenbergselaan 42, Kaatsheuvel	19 juli 2017
53	Linssen namens de erven Van den Hoven, Kinkenpolder 8A, Kaatsheuvel	19 juli 2017
54	Maria Paijmans - De Jong, Heideweg 2, Loon op Zand	19 juli 2017
55	Wouter Paijmans, Heideweg 2, Loon op Zand	19 juli 2017

De inspraakreacties zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen. Alle ontvangen reacties worden daarom inhoudelijk behandeld.

3.2 Opzet eindverslag inspraakprocedure


Gelet op het grote aantal inhoudelijk gelijke inspraakreacties en de adressen van de indieners van de reacties is de beantwoording op de inspraakreacties als volgt geclusterd:

- Bewoners/bedrijven Kinkenpolder;
- Bewoners/bedrijven Bernsehoef;
- Bewoners/bedrijven Duiksehoef;
- Bewoners/bedrijven Kraanven;
- Bewoners/bedrijven.

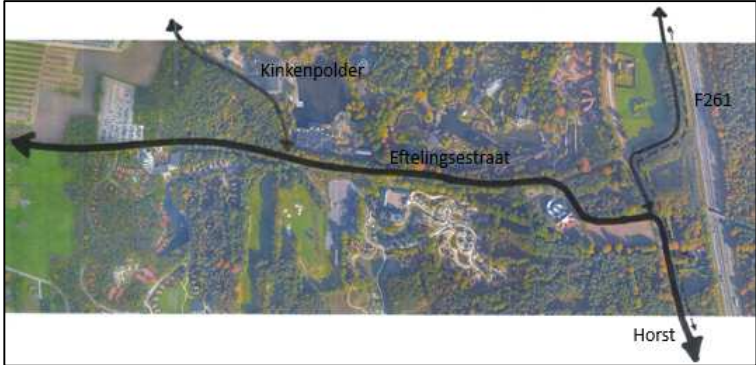
3.3 Ingekomen inspraakreacties door bedrijven/bewoners

In de onderstaande tabellen zijn de ontvangen inspraakreacties samengevat en geeft de gemeente een reactie op deze inspraakreacties. Vervolgens worden per inspraakreactie de conclusies aangegeven en de eventuele gevolgen voor het bestemmingsplan.

3.3.1 Bewoners/bedrijven Kinkenpolder (huisnummers 2, 4, 6, 8, 8A en 10)

	Samenvatting inspraakreactie	Reactie gemeente
a.	<p>Kinkenpolder</p> <ol style="list-style-type: none"> Het is niet duidelijk vermeld hoe de Kinkenpolder haar directe & korte rechtstreekse voet- en fietsverbinding behoudt naar de bossen ten hoogte van het Loonsche land en Bosrijk. Gevraagd naar een aanzet tot verbetering aan de verkeerssituatie Kinkenpolder – Braakakker. Verder is de afzetting door de Efteling van een groot gedeelte van de Kinkenpolder ontoelaatbaar en onveilig door overstekend verkeer van en naar P1 en P2. Verzocht wordt de bereikbaarheid van de percelen van de familie Van den Hoven te verbeteren. 	<ol style="list-style-type: none"> Ter hoogte van de Kinkenpolder blijft een recreatieve verbinding beschikbaar naar De Loonse en Drunense Duinen. De route zal aansluiten op de snelfietsroute Hart van Brabant die aan de oostzijde langs het Efteling Hotel parallel aan de N261 loopt. Ook de bosgebieden van de Efteling blijven op deze wijze ontsloten. In het Masterplan staat dit beschreven. Op de afbeelding hier naast is te zien dat de Kinkenpolder op de huidige locatie gehandhaafd blijft en als 'Verkeer' (grijs) is bestemd. Verkeersmaatregelen maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Bij de verdere planuitwerking zullen verkeersaspecten meegenomen worden. In de toekomst zal een gedeelte van het verkeer vanaf de zuidelijke route naar het nieuwe parkeerterrein rijden en de Kinkenpolder daarbij niet kruisen. Voor het verkeer dat via P1 naar P2/de westelijke parkeerplaats rijdt wordt in de toelichting een passage opgenomen over het nemen van verkeersmaatregelen bij de Kinkenpolder, waarbij tussen de verkeersstromen van en naar de Efteling en het overige langzaam verkeer zo min mogelijk conflicten ontstaan. De situatie wijzigt niet ten opzichte van de bestaande situatie. 
b.	<p>Parkeren</p> <ol style="list-style-type: none"> Door het parkeerterrein verder richting Dreefseweg te leggen wordt de hinder met andere woorden toename van fijnstof / geluidshinder / uitstoot stikstof / stankoverlast nog groter. Parkeerterreinen dicht bij de N261 realiseren bijvoorbeeld op de Horst. Bereikbaarheid middels een tunnel en daarna ondergrondsparkeren. Wij hebben begrepen dat de Vloevelden niet gebruikt kunnen worden voor parkeergelegenheid omdat dit in de toekomst mogelijk gebruikt wordt voor de uitbreiding van het industrieterrein te Loon op Zand. 	<ol style="list-style-type: none"> Deze zaken zijn in het MER onderzocht. De belangrijkste conclusies zijn: <ul style="list-style-type: none"> Verkeerslawaaai: geen overschrijdingen van de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij woningen. Dit geldt voor alle (verkeers)varianten uit het MER. Evenmin is sprake van een verslechtering van het akoestisch woon- en leefklimaat van de woningen die zijn getoetst in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Inrichtingslawaaai: bij alle onderzochte (verkeers)varianten uit het MER, ook na de uitbreiding van de Efteling met verschillende activiteiten en functies, zal sprake zijn van een aanvaardbare geluidbelasting in de omgeving van het plangebied. Het is wel noodzakelijk dat hiervoor in de uitvoering enkele maatregelen worden getroffen rondom parkeren. Luchtkwaliteit: er is onderzoek gedaan naar de verspreiding van stikstofdepositie (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) als gevolg van de bedrijfsactiviteiten en het verkeer op de omliggende wegen. Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit in geen van de varianten worden overschreden. Aangetoond is dat langs de beschouwde wegvakken en ter plaatse van de omliggende woningen in en om het plangebied ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan. Deze conclusie kan worden doorgetrokken naar het hele studiegebied omdat de concentraties luchtverontreinigende stoffen immers afnemen naarmate een locatie verder van de bron ligt. Licht: uitbreiding van het attractiepark zal geen relevante extra verstoring door licht tot gevolg hebben, gezien de ligging naast het bestaande attractiepark en de N261. Er vanuit gaande dat nieuwe attracties en gebouwen die boven de bestaande bomen en gebouwen uitkomen niet uitbundig verlicht worden, zal er geen sprake zijn van extra verstoring door licht.

		<p>In artikel 10.3 van de planregels zijn nadere eisen opgenomen.</p> <p>De verschillende wegtracés zullen in theorie wel leiden tot nieuwe verstoring door licht, in het bijzonder van de vleermuizen. Hoewel de bestaande Horst, voorzien van wegverlichting, wel gebruikt wordt als vliegroute door verschillende soorten vleermuizen zijn er ook soorten die deze weg geheel mijden. Vanwege de ligging in bestaand bosgebied kan deze lichtverstrooiing qua uitstraling beperkt blijven. Qua verstoord areaal zijn er tussen de verschillende tracés weinig verschillen.</p> <p>Geluidswerende voorzieningen, als die nodig blijken aan de zijde van de Dreefseweg, dienen eerst gerealiseerd te worden alvorens dit terrein ingericht kan worden als parkeerterrein. Naleving hiervan is geborgd in de te zijner tijd te verlenen milieuv vergunning.</p> <p>2. Op basis van het Masterplan is in de noordelijke zone (westzijde) uitbreiding van dagrecreatie met bijbehorende parkeerfaciliteiten voorzien. De bereikbaarheid is beschreven in het bestemmingsplan. Bij de verdere planuitwerking worden hierin keuzes gemaakt. Meerlaagse parkeervoorzieningen behoren tot de mogelijkheden zoals ook aangegeven in het bestemmingsplan. De locatie Horst, naast het Efteling Hotel, is hiervoor niet in beeld. Deze verhoudt zich niet tot de inrichting van het park en is verkeerskundig zeer lastig in te passen gelet op de beperkte afstand ten opzichte van de N261. Een uitzondering hierop vormt de locatie aan de Horst, tussen het perceel van Brabant Water en het brandstofverkoop-punt. Deze locatie is in beeld als parkeren (op afstand) op drukke dagen en komt voort uit de voorkeursvariant (geoptimaliseerde variant 2a) uit het MER.</p> <p>Meer over de varianten uit het MER is opgenomen in de beantwoording onder 3.3.1 onder c onder 1.</p> <p>3. Er zijn tien locaties nader onderzocht met betrekking tot mogelijkheden en onmogelijkheden voor parkeren op afstand, waaronder de Vloevelden. Overigens is in de structuurvisie van de gemeente Loon op Zand niet voorzien in een verdere verstedelijking, waaronder nieuwvestiging van een bedrijventerrein. Voor een nadere beantwoording over het parkeren op afstand wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.3.1 onder e onder 2.</p>
c.	<p>Zuidelijke ontsluiting</p> <p>1. Het Hooispoor tracé; dit natuurgebied is zonder gebruik te hoeven maken van een auto, direct toegankelijk voor de lokale bevolkingen dient verder niet aangetast te worden. Ook het uitvoeren van de Eftelingsestraat tracé is vanwege dezelfde redenen als optie Hooispoor absoluut geen optie.</p> <p>2. Door de nieuwe toegangsweg midden in een natuurzone te laten lopen, zal Westloonse Wissel niet goed kunnen functioneren wanneer rust en ruimte nog verder afnemen.</p>	<p>1. Verkeersonderzoeken hebben aangetoond dat de Europalaan alleen niet de gewenste bereikbaarheid van de regio, kern Kaatsheuvel en de Efteling kan leveren. In het MER zijn de gevolgen van het plan, zoals vastgelegd in het Masterplan Wereld van de Efteling 2030, onderzocht. Hierbij zijn tevens meerdere varianten en subvarianten voor de verkeersontsluiting onderzocht. Het betreft de volgende varianten en subvarianten:</p> <p>A. Variant 1 – nieuwe aansluiting Efteling N261:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Subvariant 1a: toegangsweg via tracé Eftelingsestraat (4 rijstroken); - Subvariant 1b: toegangsweg via tracé ten zuiden van de Efteling verblijfsrecreatie (4 rijstroken). <p>B. Variant 2 – bestaande aansluiting Loon op Zand N261:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Subvariant 2a: toegangsweg via tracé Eftelingsestraat (2 rijstroken); - Subvariant 2b: toegangsweg via tracé ten zuiden van de Efteling verblijfsrecreatie (2 rijstroken). <p>C. Variant 3 – parkeren op afstand (op voormalige Vloevelden ter hoogte van bestaande aansluiting Loon op Zand N261).</p> <p>Uit de conclusie van het MER blijkt dat een geoptimaliseerde variant 2a (gelet op de mindere aantasting van de aanwezige flora en fauna) de voorkeursvariant is. Deze variant is nog aangevuld met de mogelijkheid tot parkeren tussen de Horst en de N261 tussen het huidige brandstofverkoop-punt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water. De geoptimaliseerde variant 2a is</p>

		<p>in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen en als zodanig bestemd.</p> <p>Er vindt met deze variant geen nieuwe doorsnijding plaats van Natuurnetwerk Brabant. Deze variant ontlast de Europalaan en zorgt tevens voor een calamiteitenontsluiting over de Eftelingsestraat. Het basisalternatief betreft variant 1a. De varianten uit het MER liggen overigens noordelijker dan het Hooispoor. Hierover heeft reeds besluitvorming plaatsgevonden in het kader van het Masterplan.</p> <p>Voor meer informatie over de varianten wordt verwezen naar het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij horende MER. Ook is hieronder een afbeelding opgenomen van de geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a inzake de verkeersontsluiting.</p> <p>2. Gelet op de voorkeursvariant uit het MER zijn geen nadelige effecten op de Westloonse Wissel naar voren gekomen. Voor meer informatie wordt verwezen naar het rapport Natuur dat onderdeel uitmaakt van het MER.</p>  <p><i>Afbeelding: voorkeursvariant verkeersontsluiting MER: 2a (geoptimaliseerd)</i></p>
d.	<p>Calamiteitenroute Het verhard en van de Eftelingsestraat dient op een ecologisch verantwoorde manier te gebeuren.</p>	<p>De Eftelingsestraat tussen Efteling Bosrijk en de Dodenaauweg wordt verhard als gevolg van de voorkeursvariant (geoptimaliseerde 2a) uit het MER. Bovendien gaat deze weg dienst doen als calamiteitenontsluiting. Voor de goede orde merken wij op dat verharding van deze weg op basis van het huidige bestemmingsplan reeds mogelijk is.</p>
e.	<p>Inconsistenties en vaagheden in het plan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Daadwerkelijke realisatie en locatie van de zuidelijke ontsluiting. 2. Parkeren op afstand is te vaag en summier omschreven en vormt een vooruitgeschoven probleem. 3. Bestemmingen te summier of niet toetsbaar beschreven. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1. 2. Onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheden van parkeren op afstand op drukke dagen. Het verkennend onderzoek van APPM (15 juni 2017) is opgenomen als bijlage bij het MER. De optie parkeren op afstand voorziet in een parkeervoorziening langs de N261 in de buurt van de Efteling. Uit het verkennend onderzoek volgen drie potentieel geschikte locaties: <ul style="list-style-type: none"> ▪ de locatie Mobilisatiecomplex (nr. 2) in Tilburg Noord, nabij het Blauwe Meer en de Spinder, iets ten zuiden van de Efteling; ▪ de locatie nabij de voetbalvelden van DESK (nr. 6) in Loon op Zand, ten noorden van de Efteling; ▪ de locatie 'de Vloevelden' (nr. 4) ten westen van Loon op Zand. <p>Alle drie de locaties voldoen aan de volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 parkeerterreinen van de Efteling beschikbaar. <p>De locatie Mobilisatiecomplex is in eerste instantie door de gemeente Tilburg als weinig kansrijk beoordeeld. De locatie nabij de voetbalvelden van DESK valt af vanwege het aanwezige beperkte onderliggende wegennet. De locatie 'de Vloevelden', een locatie op 4,7 kilometer vanaf de Efteling is nader onderzocht in het MER. Dit vanwege de potentiële capaciteit van de locatie (circa 4.000</p>

		<p>parkeerplaatsen) in combinatie met de mogelijkheid om het busvervoer filevrij naar de entree van de Efteling te leiden. Gelet op de voorkeursvariant (geoptimaliseerde 2a) uit het MER is parkeren op de Vloevelden niet meer aan de orde.</p> <p>3. Het doel van het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030' is het opstellen van een uniforme juridische regeling voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing binnen het plangebied. Centraal staat het verder ontwikkelen van de Wereld van de Efteling waarbij gebruik gemaakt wordt van een bestemmingsmethodiek met een goed evenwicht tussen globaliteit, flexibiliteit en detaillering. Tevens wordt een m.e.r.-procedure doorlopen. Dat betekent dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure een milieueffectrapport (MER) is opgesteld, waarin de keuzen voor de inrichting worden onderbouwd en de milieueffecten van Wereld van de Efteling 2030 worden beschreven. Bij het ontwerpbestemmingsplan zijn de onderzoeken die bij het bestemmingsplan horen toegevoegd en verwerkt.</p>
f.	<p>Leefomgeving</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Er is sprake van een aantasting van woongenot door airco touringcars. 2. Er is sprake van aantasting van de luchtkwaliteit. 3. Er is sprake van een waardedaling van de woning. 4. De Efteling is al te groot voor zijn omgeving. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het is de touringcars bij de Efteling niet toegestaan de motor gedurende de dag te laten draaien. Als deze afspraken niet worden nageleefd, spreekt de Efteling de chauffeurs daarop aan. Komend jaar zal de handhaving worden geïntensiveerd. 2. Gevolgen van het bestemmingsplan voor de luchtkwaliteit zijn onderdeel van de m.e.r.-procedure. Het onderzoek naar luchtkwaliteit is een bijlage van het MER. Er is onderzoek gedaan naar de verspreiding van stikstofdepositie (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) als gevolg van de bedrijfsactiviteiten en het verkeer op de omliggende wegen. Uit de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit in geen van de varianten worden overschreden. Aangetoond is dat langs de beschouwde wegvakken en ter plaatse van de omliggende woningen in en om het plangebied ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan. Deze conclusie kan worden doorgetrokken naar het hele studiegebied omdat de concentraties luchtverontreinigende stoffen immers afnemen naarmate een locatie verder van de bron ligt. 3. Indien inspreker van mening is als gevolg van voorliggend plan schade te ondervinden, dan staat het inspreker vrij, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een verzoek om tegemoetkoming planschade in te dienen. 4. Groei is noodzakelijk om de continuïteit van de Efteling naar de toekomst toe te kunnen waarborgen. Uit het Global Attractions Attendance Report 2015 blijkt dat de top-25 pretparken/ themaparken van de wereld tussen 2006 en 2015 een groei hebben doorgevoerd van ruim 26%. De Efteling staat op plek 24 in deze lijst en kent een vrij consistente groei van circa 4% per jaar. Groei genereert de inkomsten om de majeure investeringen te kunnen doen, zeker voor de Efteling als zelfstandig opererend park, voor het op peil houden van het niveau van de Wereld van de Efteling. De gemeente is primair verantwoordelijk voor de vraagstelling op welke wijze de gewenste groei ruimtelijk aanvaardbaar en inpasbaar is. Het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 is opgesteld om de balans te vinden tussen de groei en de (ruimtelijke) inpasbaarheid in de omgeving.
g.	<p>(Her)bestemming</p> <p>Herbestemmen van 3 percelen geoormerkt met een 'agrarische' bestemming naar een 'recreatieve' bestemming zoals de omliggende stukken grond.</p>	<p>Het herbestemmen van agrarische percelen van derden naar een recreatieve bestemming is niet aan de orde. Deze percelen maken geen onderdeel uit van de Wereld van de Efteling 2030. Als gevolg van een reactie van de provincie Noord-Brabant schrappen we overigens de bestemde agrarische percelen uit het bestemmingsplan. Dit zijn percelen van derden (geen eigendom van de Efteling) en zijn daardoor ook niet nodig om op te nemen in het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030'.</p>

Gevolgen voor het bestemmingsplan


De inspraakreactie van de bewoners/bedrijven aan de Kinkenpolder geeft (mede) aanleiding tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan:

- In de planregels wordt opgenomen dat binnen de bestemming 'Recreatie – Dagrecreatie' ook geluidswerende voorzieningen mogelijk zijn.
- De geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a is opgenomen en bestemd in het ontwerpbestemmingsplan. De wijzigingsbevoegdheden voor de mogelijke varianten zijn hiermee komen te vervallen. De voorkeursvariant is nog aangevuld met de mogelijkheid tot parkeren tussen de Horst en de N261 tussen het huidige brandstofverkooppunt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water.
- In de toelichting wordt een passage opgenomen over het nemen van verkeersmaatregelen bij de Kinkenpolder, waarbij tussen de verkeersstromen van en naar de Efteling en het overige langzaam verkeer zo min mogelijk conflicten ontstaan.

3.3.2 Bewoners/bedrijven Bernsehoef (huisnummers 1, 2, 3, 4, 5, 6A, 7, 8, 9 en 9A)

	Samenvatting inspraakreactie	Reactie gemeente
a.	Inconsistenties en vaagheden in het plan <ol style="list-style-type: none">1. Daadwerkelijke realisatie en locatie van de zuidelijke ontsluiting.2. Onvolledige weergave door ontbreken reacties Masterplan.3. Suggestieve weergave groei noodzakelijk.4. Parkeren op afstand is te vaag en summier omschreven en vormt een vooruitgeschoven probleem.5. Bestemmingen te summier of niet toetsbaar beschreven.	<ol style="list-style-type: none">1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1.2. Het inspraakverslag van het Masterplan is afgerond. Volledigheidshalve willen we benadrukken dat de gemeenteraad kennis heeft genomen van alle in deze procedure ingebrachte inspraakreacties. Op 16 februari 2017 stelde de gemeenteraad het Masterplan vast. Tegen dit plan staan geen rechtsmiddelen open.3. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 4.4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 2.5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 3.
b.	Leefomgeving <ol style="list-style-type: none">1. Bevolking, gezondheid van de mens niet getoetst in het MER.2. Aantasting van woongenot door airco touringcars.3. Er is sprake van aantasting van de luchtkwaliteit.4. Er is sprake van een waardedaling van de woning (en camping).5. Ontbreken van draagvlak in de omgeving.6. De Efteling is al te groot voor zijn omgeving.7. Aantasting rechtsgevoel.8. Insluiten "enclave Bernsehoef".9. Bebouwing tot 10 m hoog op percelen met de bestemming "Recreatie – Verblifsrecreatie".10. Door het plan verder toename van licht – en geluidshinder / stankoverlast.11. Het bestemmingsplan zorgt voor een toename verkeersintensiteit voor de Bernsehoef.	<ol style="list-style-type: none">1. Deze onderwerpen zijn nog geen onderdeel van de regelgeving. Gelet op de ingekomen reacties en de belangenafweging zijn in het MER (hoofdstuk 5.11) de effecten op de gezondheid wel beschreven. Voor de beoordeelde aspecten voor gezondheid geldt dat de voorgenomen ontwikkelingen enerzijds licht negatief scoren voor geluid, maar anderzijds juist positieve effecten laat zien ten aanzien van luchtkwaliteit en toegankelijkheid van het gebied, bewegen en groen. Alles overziend, zonder gewichten aan de beoordelingscriteria toe te kennen, is de beoordeling voor gezondheid als neutraal beoordeeld (0).2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 1.3. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 2.4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 3.5. Door de gemeente wordt een belangenafweging gemaakt of met voorliggend plan sprake is van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat voor de omgeving. Daarvan is volgens ons geen sprake. Dit blijkt ook uit het bestemmingsplan en het MER inclusief alle uitgevoerde onderzoeken. Een en ander staat los van de vraag of omwonenden inhoudelijk met het plan in kunnen stemmen.6. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 4.7. Het bestemmingsplan is een volgende stap in het uitwerken van de 'Structuurvisie Loon op Zand 2030, De recreatieve kamer in het Hart van Brabant'. Deze stap volgt op de Nota

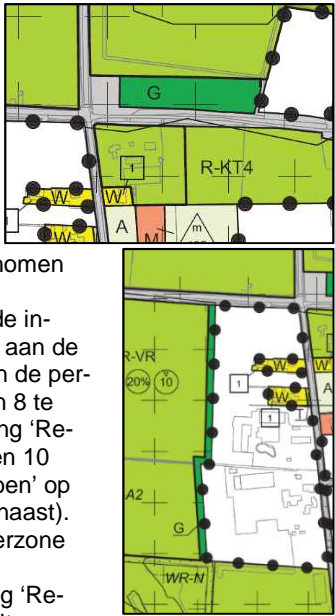
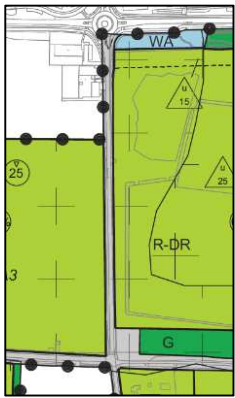
		<p>Ambities en Uitgangspunten en het Masterplan Wereld van de Efteling 2030. Gedurende dit proces is een aantal raadgevingen/ inloopavonden georganiseerd. De inbreng uit deze bijeenkomsten, onder meer het in stand houden van de verkeersroute over de Horst en diverse recreatieve routes, is meegenomen in het bestemmingsplan.</p> <p>8. Het bestemmingsplan is een volgende stap in het uitwerken van de 'Structuurvisie Loon op Zand 2030, De recreatieve kamer in het Hart van Brabant'. Deze stap volgt op de Nota Ambities en Uitgangspunten en het Masterplan Wereld van de Efteling 2030. Het bestemmingsplan is een concretisering van het door de gemeenteraad vastgestelde masterplan.</p> <p>Om tegemoet te komen aan de inspraakreacties van bewoners aan de Bernsehoef is besloten tussen de percelen Bernsehoef 3, 4, 5, 7 en 8 te Kaatsheuvel en de bestemming 'Recreatie – Verblifsrecreatie' een 10 meter brede bestemming 'Groen' op te nemen. Hierdoor ontstaat er een bufferzone tussen de percelen aan de Bernsehoef en de bestemming 'Recreatie – Verblifsrecreatie'. Dit vergroot de afstand van de recreatieve bestemming tot de particuliere percelen aan de westzijde van de Bernsehoef. Daarnaast wordt ten noorden van Bernsehoef 9 een bestemming 'Groen' opgenomen. Deze groenbestemming was per abuis niet opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan.</p> <p>9. Voor de bestemming "Recreatie – Verblifsrecreatie" met bebouwing tot 10 meter hoogte is Efteling Bosrijk het referentie kader. Een hoogte van 10 meter is voor een grondgebonden recreatieverblijf in de gemeente geen ongebruikelijke maatvoering.</p> <p>10. Milieueffecten zijn in het MER in beeld gebracht en beoordeeld. Voor de belangrijkste conclusies van enkele onderzoeken uit het MER wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen onder 3.3.1 onder b onder 1.</p> <p>11. De verdere ontwikkeling van de Efteling leidt niet tot een onevenredige toename van verkeer op de Bernsehoef:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gelet op de voorkeursvariant uit het MER wordt de Bernsehoef niet gebruikt als ontsluitingsroute. Ook zal door de gekozen ontsluitingsvariant de Bernsehoef niet meer ingezet hoeven te worden voor calamiteitenontsluiting. ▪ Bij uitbreiding van het attractiepark in westelijke richting zullen de parkeerterreinen van het attractiepark nabij de Dreefseweg worden gesitueerd. Deze parkeerterreinen zullen echter via een interne ontsluitingsstructuur in de richting van de N261 worden ontsloten. Een uitwisseling van verkeer tussen deze interne ontsluitingsstructuur en de Bernsehoef zal niet mogelijk zijn (met uitzondering van calamiteiten). ▪ De golfbaan wordt qua aantal holes niet verder uitgebreid, zodat ook ten gevolge daarvan geen verkeers-toename op de Bernsehoef aan de orde is. ▪ Het bestemmingsplan maakt een beperkte hoeveelheid verblifsrecreatie mogelijk tegenover Bernsehoef 1. De verkeerstoename als gevolg van deze verblifsrecreatie is echter beperkt (< 150 mvt/etmaal). ▪ De nieuwe verblifsrecreatie die het bestemmingsplan mogelijk maakt ten zuiden van de Eftelingsestraat en ten westen van de Bernsehoef zal rechtstreeks via de Dodenaauweg en de Eftelingsestraat worden ontsloten.
c.	<p>Camperplaats Bernsehoef</p> <p>1. De onbeheerde camperplaats met ruim 80 plaatsen aan de Bernsehoef leidt tot overlast.</p>	<p>1. Vanuit ruimtelijk oogpunt is een bedrijfsbestemming (de huidige bestemming op een deel van het plangebied voor de camperplaats) niet de meest wenselijke bestemming op deze locatie aan de Bernsehoef. Een recreatieve bestemming in de vorm van een camperplaats vinden wij, gelet op</p>

<p>2. De camperplaats verstoort de eerlijke concurrentieverhouding.</p>	<p>de omgeving een passende functie op deze locatie. Een dergelijke recreatieve functie past bij een toeristisch-recreatieve gemeente als Loon op Zand. Ten behoeve van het plan wordt geen bebouwing opgericht. Er worden geen bebouwde voorzieningen (zoals sanitair) gerealiseerd, aangezien de campers deze voorzieningen zelf aan boord hebben. Naar onze mening is het plan ruimtelijk aanvaardbaar, past het in het Masterplan, en is er gelet op het bovenstaande geen sprake van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat voor de omgeving na realisatie van voorliggend plan. Op de afbeelding hieronder is de locatie van de camperplaats in rood weergegeven. Deze locatie valt binnen de zone waar op basis van het Masterplan verblijfsrecreatie is toegestaan.</p>  <p>2. Het gaat om een bedrijfsmatige exploitatie van de beoogde camperplaats. Op het terrein is toegangscntrole. Men kan pas na betaling het terrein op. In deze zin is er geen sprake van oneerlijke concurrentie.</p>
<p>d. Zuidelijke ontsluiting</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ontsluitingsweg van 25 m breed over gronden die niet van de Efteling zijn. 2. Beide routes lopen door het Natuurnetwerk Brabant (NNB) heen. Dit is onacceptabel. 3. Locatie van beide tracés naast perceel familie Mathijssen heeft veel impact op de camping. 4. Ontsluiting bij Loon op Zand niet mee overwogen. 5. Bewoners Bernsehoef wonen aan de op en afritten ten behoeve van de Efteling. 6. Infrastructuur Midden-Brabant is niet berekend op grote verkeersaantallen (7 miljoen), de zuidelijke ontsluiting lost de verkeersproblematiek niet op. 7. Nut en noodzaak onvoldoende aangetoond. 8. Verkeersvariant raadslid Pro3 op het wegennet en de zuidelijke ontsluiting door besparing op kunstwerken / viaducten is niet realistisch. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1. 2. Er vindt bij de geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a geen doorsnijding plaats van het Natuurnetwerk Brabant. Meer over de voorkeursvariant uit het MER is opgenomen bij de beantwoording bij 3.3.1 onder c. <p>Er vindt wel verlies plaats aan areaal van het Natuurnetwerk Brabant door de uitbreiding van het attractiepark in oostelijke richting, een perceel ten westen van het parkeerterrein van Bosrijk en het onttrekken van het Duits Bosje (door toename van gebruiksdruk, de bestemming 'Natuur' blijft bij het Duits bosje wel behouden).</p> <p>De gemeente is voornemens bij de provincie Noord-Brabant een verzoek tot wijziging van de begrenzing Natuurnetwerk Brabant in te dienen. Het verzoek is om dit te wijzigen in 'Integratie stad-land'. De onderbouwing hiervoor is opgenomen in de toelichting op de natuurcompensatie (bijgevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan).</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. De Eftelingsestraat tussen Efteling Bosrijk en de Dodaanweg wordt verhard als gevolg van de voorkeursvariant (geoptimaliseerde 2a) uit het MER. Bovendien gaat dit deel ter verbetering van de ontsluiting dienst doen als bij calamiteitenontsluiting. Voor de goede orde merken wij op dat deze verharding geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Bovendien is verharding op basis van het huidige bestemmingsplan reeds mogelijk. Volledigheidshalve merken wij op dat in het vigerende bestemmingsplan ook

		<p>een verkeersbestemming is opgenomen op de gronden ten noorden van Bernsheof 9 te Kaatsheuvel.</p> <p>Voor meer informatie over de voorkeursvariant uit het MER wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1.</p> <p>4. De impact van de varianten/tracés op de ontsluiting bij Loon op Zand is in het MER onderzocht. Verder wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1.</p> <p>5. De impact van de varianten/tracés op de bewoners Bernsheof is in het MER onderzocht. Voor meer informatie over de voorkeursvariant wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1.</p> <p>6. Bij de verkeersonderzoeken is gebruik gemaakt van de meest actuele regionaal verkeersprognosemodel Hart van Brabant 2030. Hieruit blijkt dat de gekozen variant tot 7 miljoen bezoeken kan verwerken met maximaal 15 dagen openthoud per jaar. Hierin is nog geen rekening gehouden met de verwachting dat een aanzienlijk deel van de groei bestaat uit gasten die meerdere dagen zullen verblijven en het attractiepark vaker zullen bezoeken. De verkeersgroei zal daardoor niet evenredig toenemen met het aantal bezoeken.</p> <p>7. De gemeenteraad heeft op 16 februari 2017 het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 vastgesteld. Hieraan zijn voorwaarden gekoppeld dat nut en noodzaak van een tweede zuidelijke ontsluiting is aangetoond en nader onderbouwd. Het betreft de volgende voorwaarden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nut en noodzaak op grond van de bezoekersgroei richting 2030 dient nader beschreven te worden. 2. De effecten van de maatregelen rondom en op de Europalaan en het parkeren op afstand (indien een dergelijke parkeervoorziening haalbaar en beschikbaar blijkt) onvoldoende blijken om de toenemende groei van bezoekersverkeer zonder openthoud af te wikkelen. 3. Onderzoek en experimenteren met Smart Mobility en het stimuleren van openbaar vervoer onvoldoende blijken. <p><i>Nut en noodzaak</i></p> <p>De nut en noodzaak van een tweede zuidelijke ontsluiting is primair aangetoond door middel van een verkeersstudie en een aanvullende verkeersstudie ten behoeve van het MER. Belangrijkste resultaten van beide onderzoeken ten aanzien van de nut en noodzaak van een nieuwe ontsluiting zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aangetoond is dat het niet mogelijk is om 7 miljoen bezoeken op jaarbasis te verwerken met alleen de aansluiting Europalaan, ook niet met de geoptimaliseerde aansluiting Europalaan met wisselstroken. Met de geoptimaliseerde aansluiting kunnen op jaarbasis circa 5,05 miljoen bezoeken verwerkt worden, uitgaande van maximaal 15 dagen per jaar openthoud in de verkeersafwikkeling, hetgeen acceptabel wordt geacht door de provincie, gemeente en Efteling. ▪ Wel is het mogelijk om 7 miljoen bezoeken op jaarbasis te verwerken met een combinatie van de aansluiting Europalaan en een tweede aansluiting op de N261. Deze tweede ontsluiting kan een nieuw knooppunt op de N261 ter hoogte van het brandstof verkooppunt zijn of het gebruik van de meer zuidelijk gelegen bestaande aansluiting van Loon op Zand op de N261. ▪ Een nieuwe aansluiting op de N261 net ten zuiden van de Eftelingsestraat biedt de meest robuuste verkeersontsluiting. Met een eenvoudige mobiliteitsmaatregel kan op alle dagen het verkeer zonder openthoud worden verwerkt (geen enkele dag met openthoud). Deze mobiliteitsmaatregel houdt in dat op een 40-tal drukke
--	--	---

		<p>werkdagen de openstelling van de Efteling wordt verlengd zodat het verkeer meer verspreid en meer na de avondspits vertrekt. Ook vanuit het oogpunt van een calamiteitenontsluiting biedt een nieuwe aansluiting de meest robuuste oplossing.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bij inzet van de bestaande aansluiting Loon op Zand is voorwaarde dat het bestaande viaduct over de N261 samen met de beide rotondes op de aansluiting worden gereconstrueerd. Ook dienen de Heideweg en Horst op een aantal punten te worden heringericht om de toegenomen verkeersstroom veilig te kunnen verwerken. Hierbij verdienen de kruisingen en versmallingen extra aandacht. <p>Daarnaast dient een fietspad te worden aangelegd langs het deel van de Heideweg (tussen Bergstaat en Hoge Steenweg) waar nog geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan kunnen 7 miljoen bezoeken op jaarbasis worden verwerkt, bij acceptatie van 15 dagen met oponthoud (congestiedagen).</p> <p>Uit de uitgevoerde MER blijkt dat de voorkeursvariant voor de verkeersontsluiting een geoptimaliseerde variant 2a is. Bij deze variant wordt gebruik gemaakt van de bestaande aansluiting bij Loon op Zand op de N261. De toegangsweg loopt via het tracé Heideweg en de Eftelingsestraat (2 rijstroken). Deze variant is nog aangevuld met de mogelijkheid tot parkeren (op afstand) tussen de Horst en de N261 tussen het huidige brandstofverkoop punt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water. De geoptimaliseerde variant 2a is in het ontwerpbestemmingsplan meegenomen en als zodanig bestemd.</p> <p><i>Parkeren op afstand</i></p> <p>Onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheden van parkeren op afstand op drukke dagen. Het verkennend onderzoek van APPM (15 juni 2017) is opgenomen als bijlage bij het MER. De optie parkeren op afstand voorziet in een parkeervoorziening langs de N261 in de buurt van de Efteling. Uit het verkennend onderzoek volgen drie potentieel geschikte locaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de locatie Mobilisatiecomplex (nr. 2) in Tilburg Noord, nabij het Blauwe Meer en de Spinder, iets ten zuiden van de Efteling; ▪ de locatie nabij de voetbalvelden van DESK (nr. 6) in Loon op Zand, ten noorden van de Efteling; ▪ de locatie 'de Vloevelden' (nr. 4) ten westen van Loon op Zand. <p>Alle drie de locaties voldoen aan de volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 parkeerterreinen van de Efteling beschikbaar. <p>De locatie Mobilisatiecomplex is in eerste instantie door de gemeente Tilburg als weinig kansrijk beoordeeld. De locatie nabij de voetbalvelden van DESK valt af vanwege het aanwezige beperkte onderliggende wegennet. De locatie 'de Vloevelden', een locatie op 4,7 kilometer vanaf de Efteling is nader onderzocht in het MER. Dit vanwege de potentiële capaciteit van de locatie (circa 4.000 parkeerplaatsen) in combinatie met de mogelijkheid om het busvervoer filevrij naar de entree van de Efteling te leiden.</p>
--	--	--

		<p><i>Smart Mobility en stimuleren openbaar vervoer</i> De mogelijkheden van Smart Mobility en het stimuleren van openbaar vervoer zijn door de Efteling onderzocht door consultatie van verschillende professionals uit verschillende disciplines en tijdens de Smart Mobility Challenge op 4 oktober 2017 met experts, bedrijfsleven en opleidings- en onderzoeksinstituten. De conclusie luidt dat de auto tot 2030 de dominante vervoerswijze blijft. De concentratie auto's kan mogelijk verminderen door spreiding in tijd en locaties. Beïnvloeding van zowel aankomsttijd als vertrektijd zijn goede manieren om piekmomenten, dus congestie, te voorkomen. Op dit spoor zullen pilots worden ontwikkeld, maar verwacht wordt niet dat dit al snel tot een ander vervoersbeeld gaat leiden. Uit gastenonderzoek blijkt dat het lastig is gasten te verleiden om later te komen. Met betrekking tot openbaar vervoer is gekeken naar een busverbinding tussen de Efteling en Breda, hier loopt inmiddels een pilot voor. Een dergelijke verbinding is zinvol, maar zal geen grote verschuiving in het aanbod autoverkeer opleveren.</p> <p>8. Deze variant maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en bijbehorend MER.</p>
e.	<p>(Her)bestemming</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aanduiding 'struweelvogels' op gronden van de Efteling ten westen van de Bernsehoef zijn verdwenen. 2. Gemeente meet met twee maten; voor de Efteling wel de bestemming wijzigen en voor de bewoners niet. 3. Bestemming Paardenhouderij is niet vermeld. 4. Herbestemmen golfterrein onacceptabel. 5. Herbestemmen van de gronden voor een camperplaats is onacceptabel. 6. Planologische bestemming zuidelijke ontsluiting niet realiseerbaar. 7. Groenstroken naast parkeerterreinen ter hoogte van de Eftelingsestraat is niet opgenomen. 8. Herbestemming agrarische gronden naar verblijfsrecreatie nabij de Bernsehoef. 9. Verharden en verbreden Eftelingsestraat onwenselijk door toename verkeersbewegingen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. De beleidsaanduiding 'Leefgebied struweelvogels' bestaat niet meer. De aanduiding komt uit de Paraplunota ruimtelijke ordening en de Interim structuurvisie (Provincie Noord-Brabant, 2008). Deze zijn inmiddels vervangen door de Structuurvisie en de Verordening ruimte. De te beschermen gebieden zijn nu aangewezen als Natuurnetwerk Brabant of Groenblauwe mantel en duidelijk begrensd in de Verordening. De bescherming van deze gebieden werkt door in het bestemmingsplan. Bovendien is het gebied in de praktijk geen leefgebied voor struweelvogels. 2. Het bestemmingsplan is een volgende stap in het uitwerken van de 'Structuurvisie Loon op Zand 2030, De recreatieve kamer in het Hart van Brabant'. Deze stap volgt op de Nota Ambities en Uitgangspunten en het Masterplan Efteling 2030. Als individuele bewoners plannen hebben dan kunnen deze aan de gemeente worden voorgelegd. De gemeente toetst deze plannen dan op haalbaarheid en wenselijkheid. 3. Het perceel van de paardenhouderij wordt buiten het (ontwerp)bestemmingsplan gehouden. Dit gelet op het feit dat de provincie in haar vooroverlegreactie heeft verzocht de nieuwe provinciale Verordening ruimte toe te passen op agrarische percelen en wij van mening zijn dat dit bestemmingsplan geen wijzigingen kan inhouden voor gronden van derden in het plangebied. 4. Gelet op de voorkeursvariant wordt de zuidelijke ontsluiting niet bestemd over de gronden van de golfbaan. Voor nadere informatie over de varianten in het MER wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1. Wij zijn overigens van mening dat de combinatie van verblijfsrecreatie met dagrecreatie en sport ruimtelijk inpasbaar is gelet op de maximale maatvoeringen die zijn opgenomen (bebouwingspercentage en bouwhoogte). 5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder c. 6. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder d onder 2.

		<p>7. De groenstroken naast het huidige parkeerterrein, ten noorden van Bernsheof 9 te Kaatsheuvel die in het vorige bestemmingsplan stonden, is abusievelijk niet overgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan is deze opgenomen (zie afbeelding hierboven).</p> <p>8. Om tegemoet te komen aan de inspraakreacties van bewoners aan de Bernsheof is besloten tussen de percelen Bernsheof 3, 4, 5, 7 en 8 te Kaatsheuvel en de bestemming 'Recreatie – Verblifsrecreatie' een 10 meter brede bestemming 'Groen' op te nemen (zie afbeelding hiernaast). Hierdoor ontstaat er een bufferzone tussen de percelen aan de Bernsheof en de bestemming 'Recreatie – Verblifsrecreatie'. Dit vergroot de afstand van de recreatieve bestemming tot de particuliere percelen aan de westzijde van de Bernsheof.</p> <p>9. De Eftelingsestraat tussen Efteling Bosrijk en de Dodenaauweg wordt verhard als gevolg van de voorkeursvariant (geoptimaliseerde 2a) uit het MER. Bovendien gaat deze weg dienst doen als calamiteitenontsluiting. Voor de goede orde merken wij op dat verharding van deze weg op basis van het huidige bestemmingsplan reeds mogelijk is.</p> 
f.	<p>Westelijke uitbreiding</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ontwikkelingen te grootstedelijk. 2. Verplaatsen/verleggen van de Dodenaauweg geeft onvoldoende duidelijkheid. De verplaatsing van de Dodenaauweg vindt plaats over percelen die niet in het bezit zijn van de Efteling. 3. Door verplaatsing van de Dodenaauweg kunnen bewoners geen gebruik meer maken van deze route om in het dorp te komen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het bestemmingsplan is een volgende stap in het uitwerken van de 'Structuurvisie Loon op Zand 2030, De recreatieve kamer in het Hart van Brabant'. Deze stap volgt op de Nota Ambities en Uitgangspunten en het Masterplan Efteling 2030 en past bij het beleid van de regio om Hart van Brabant uit laten groeien tot dé Leisure regio voor de internationale familiemarkt. Op het gebied van bereikbaarheid wordt de N261 gepresenteerd als Leisure boulevard om het gebied ruimtelijk te presenteren. De ruimtelijke effecten (onder andere op het woon- en leefklimaat) van deze ontwikkelingen zijn in het MER onderzocht/beoordeeld. 2. Er is voor gekozen de Dodenaauweg niet te verleggen. De Dodenaauweg wordt in het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030' bestemd als 'Verkeer' ter plaatse van het huidige tracé (zie afbeelding hiernaast). 3. Besloten is dat de Dodenaauweg niet wordt verlegd. De Dodenaauweg is daarnaast een openbare weg en zal dit blijven in het nieuwe bestemmingsplan. In de planregels van het bestemmingsplan wordt de verplichting opgenomen van het nemen van verkeersmaatregelen bij de Dodenaauweg, waarbij de verkeersstromen van Eftelingverkeer en het overige verkeer elkaar niet kruisen. Deze maatregelen moeten zijn genomen indien de gronden westelijk van de Dodenaauweg worden ingericht voor parkeren en/of uitbreiding van attractiepark de Efteling. 

g.	Parkeren op afstand De Vloevelden zijn onvoldoende onderzocht naar haalbaarheid.	Voor het parkeren op afstand is een onderzoek uitgevoerd dat als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan wordt gevoegd. De locatie van de Vloevelden is ook meegenomen en beoordeeld in het onderzoek. Voor een uitgebreidere beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 2.
----	--	--

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie van de bewoners/bedrijven Bernsehoef geeft (mede) aanleiding tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan:

- De geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a is opgenomen en bestemd in het ontwerpbestemmingsplan. De wijzigingsbevoegdheden voor de mogelijke varianten zijn hiermee komen te vervallen. De voorkeursvariant is nog aangevuld met de mogelijkheid tot parkeren tussen de Horst en de N261 tussen het huidige brandstofverkoop punt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water.
- De groenstrook naast het huidige parkeerterrein, nabij Camping Bernehoeve (Bernsehoef 9 te Kaatsheuvel), die in het vorige bestemmingsplan stonden, is abusievelijk niet overgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan wordt deze opgenomen.
- In het bestemmingsplan wordt een 10 meter brede bestemming 'Groen' opgenomen als buffer tussen de percelen Bernsehoef 3, 4, 5, 7 en 8 te Kaatsheuvel en de bestemming 'Recreatie – Verblifsrecreatie'.
- Er is voor gekozen de Dodenauweg niet te verleggen. De Dodenauweg wordt in het bestemmingsplan bestemd als 'Verkeer' ter plaatse van het huidige tracé.
- In de planregels van het bestemmingsplan wordt de verplichting opgenomen van het nemen van verkeersmaatregelen bij de Dodenauweg, waarbij de verkeersstromen van Eftelingverkeer en het overige verkeer elkaar niet kruisen. Deze maatregelen moeten zijn genomen indien de gronden westelijk van de Dodenauweg worden ingericht voor parkeren en/of uitbreiding van attractiepark de Efteling.

3.3.3 Bewoners/bedrijven Duiksehoef (huisnummers 5, 10, 12, 13, 13A en 14)

	Samenvatting inspraakreactie	Reactie gemeente
a.	Inconsistenties en vaagheden in het plan 1. Daadwerkelijke realisatie en locatie van de zuidelijke ontsluiting. 2. Onvolledige weergave door ontbreken reacties Masterplan. 3. Suggestieve weergave groei noodzakelijk. 4. Parkeren op afstand. 5. Bestemmingen te summier of niet toetsbaar beschreven. 6. Rechtsongelijkheid voor bewoners door afwikkelingen traag of moeizaam te behandelen.	1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1. 2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder a onder 2. 3. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 4. 4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 2. 5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 3. 6. De herbestemming van het gebied is in het voortraject beschreven in de Nota Ambitie & Uitgangspunten en in het Masterplan. Beide zijn vastgesteld door het college en de gemeenteraad in een uitvoerig proces waarin de belangen van de omgeving zoveel mogelijk zijn meegenomen. Het bestemmingsplan is een uitwerking van beide stukken. Een initiatiefnemer wordt uitgenodigd een herziening van het bestemmingsplan voor te bereiden om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken. Een en ander staat los van eventuele concrete planverzoeken van individuele bewoners.
b.	Leefomgeving 1. Bevolking, gezondheid van de mens niet getoetst in het MER. 2. Aantasting van woongenot door airco touringcars.	1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 1. 2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 2.

	<ul style="list-style-type: none"> 3. Aantasting luchtkwaliteit. 4. Waardedaling van de woning. 5. Ontbreken van draagvlak in de omgeving. 6. Efteling is al te groot voor zijn omgeving. 7. Aantasting rechtsgevoel. 	<ul style="list-style-type: none"> 3. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 3. 4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 3. 5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 5. 6. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 4. 7. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 7.
c.	<p>Camperplaats Bernsehoef De onbeheerde camperplaats met ruim 80 plaatsen leidt tot overlast.</p>	Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder c onder 1.
d.	<p>(Her)bestemming</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Verzoek tot opnemen van afwijkingenbevoegdheid voor plattelandswoning bij het agrarisch loonbedrijf aan de Duiksehoef 12, 13 en 13A. 2. Verzoek om rekening te houden met landbouwverkeer met beperkte snelheid op omliggende wegenstructuur rondom het bedrijf Duiksehoef 12, 13, 13A. 3. Buitenopslag is voor het agrarisch loonbedrijf Duiksehoef 12, 13 en 13A inherent verbonden aan de bedrijfsuitoefening. Gevraagd wordt te bevestigen dat dit passend is in hetgeen is opgenomen in artikel 28. 4. Bij aanleg zuidelijke tracé een geluidswal aanleggen. 	<ul style="list-style-type: none"> 1. Als gevolg van een reactie van de provincie Noord-Brabant schrappen we de agrarische percelen van derden (geen eigendom van de Efteling) uit het bestemmingsplan. De provincie heeft in haar vooroverlegreactie verzocht de nieuwe provinciale Verordening ruimte toe te passen op agrarische percelen. Wij zijn van mening dat dit bestemmingsplan geen wijzigingen kan inhouden voor gronden van derden in het plangebied. 2. In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met het huidige wegprofiel. De afwikkeling van het Eftelingverkeer zal in de regel niet plaatsvinden via de Duiksehoef. Meer over de voorkeursvariant is opgenomen bij de beantwoording bij 3.3.1 onder c onder 1. 3. Wij kunnen bevestigen dat opslag bij het agrarisch loonbedrijf Duiksehoef 12, 13, 13A noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden (artikel 28 onder b van het bestemmingsplan). 4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1.
e.	<p>Zuidelijke ontsluiting De zuidelijke afslag, tracé Hooispoor, is in de gemeenteraad verworpen. De aanleg is een aantasting voor de natuur en woon- en leefomgeving.</p>	Het college heeft de gemeenteraad voorgesteld het tracé Hooispoor te laten vallen. De gemeenteraad heeft dit overgenomen. Voor meer informatie over de varianten/tracés wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1.
f.	<p>Verkeersdruk verminderen</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Parkeren op afstand, locatie dicht bij de A59. 2. Verbreden van de Europalaan, variabele en extra rijstroken creëren. 3. Hoofdaanrijroute over de Eftelingsstraat aangevuld met een voetgangerstunnel ten behoeve van de verblijfgasten in Bosrijk en Loonse land. 4. Alternatieve zuidelijke ontsluiting ondertunnelen of verdiept aanleggen. 	<ul style="list-style-type: none"> 1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 2. 2. Dit aspect valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de capaciteit van de Europalaan vergroot kan worden door met wisselstroken te werken. Deze wisselstroken zijn binnen het bestaande wegprofiel en de huidige verkeersbestemming inpasbaar. Een fysieke verbreding van de Europalaan lijkt niet aan de orde. Het toepassen van meer rijstroken is niet doelmatig aangezien na toepassing van wisselstroken het maximale aantal auto's dat over de Europalaan de Efteling kan bereiken dan niet meer wordt beperkt door de Europalaan maar door het knooppunt met de N261. Verdere verbreding zou dan ook geen effect hebben. 3. Het tracé Eftelingsstraat is één van de tracés die onderzocht is in de m.e.r.-procedure. Meer over de voorkeursvariant is opgenomen bij de beantwoording bij 3.3.1 onder c onder 1. 4. Deze variant maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en bijbehorend MER.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

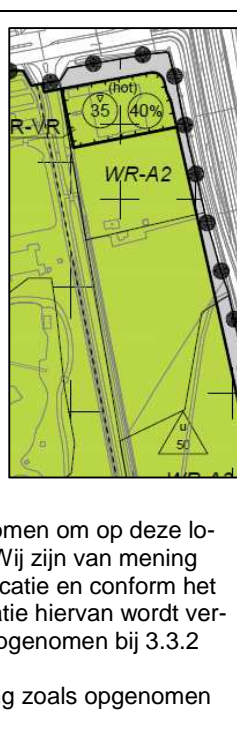
De inspraakreactie van de bewoners/bedrijven Duiksehoef geeft (mede) aanleiding tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan:

- De geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a is opgenomen en bestemd in het ontwerpbestemmingsplan. De wijzigingsbevoegdheden voor de mogelijke varianten zijn hiermee komen te vervallen. De voorkeursvariant is nog aangevuld met de mogelijkheid tot parkeren tussen de Horst en de N261 tussen het huidige brandstofverkoopspunt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water.

3.3.4 Bewoners/bedrijven Kraanven (huisnummers 4, 14, 19, 23 en 25)

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Inconsistenties en vaagheden in het plan <ol style="list-style-type: none">1. Daadwerkelijke realisatie en locatie van de zuidelijke ontsluiting.2. Onvolledige weergave door ontbreken reacties Masterplan.3. Suggestieve weergave groei noodzakelijk.4. Parkeren op afstand is te vaag en summier omschreven en vormt een vooruitgeschoven probleem.5. Bestemmingen te summier of niet toetsbaar beschreven.	<ol style="list-style-type: none">1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1.2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder a onder 2.3. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 4.4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 2.5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 3.
b.	Leefomgeving <ol style="list-style-type: none">1. Bevolking, gezondheid van de mens niet getoetst in het MER.2. Aantasting van woongenot door airco touringcars.3. Er is sprake van aantasting van de luchtkwaliteit.4. Waardedaling van de woning.5. Ontbreken van draagvlak in de omgeving.6. Efteling is al te groot voor zijn omgeving.7. Aantasting rechtsgevoel.8. Overlast door sluisverkeer Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven.9. De gemeente dient meer van zich te laten horen wat betreft de plannen van de Efteling.10. Er wordt te weinig rekening gehouden met de bureu en de natuur rondom de Efteling.	<ol style="list-style-type: none">1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 1.2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 2.3. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 2.4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 3.5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 5.6. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 4.7. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 7.8. Door aanleg van de zuidelijke ontsluiting variant 2a, aanpak van de verkeersproblematiek en te zorgen voor een betere doorstroming zal de hoeveelheid sluisverkeer afnemen. Voor een nadere beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 11.9. Het bestemmingsplan is een volgende stap in het uitwerken van de 'Structuurvisie Loon op Zand 2030, De recreatieve kamer in het Hart van Brabant'. Deze stap volgt op de Nota Ambities en Uitgangspunten en het Masterplan Efteling 2030. Gedurende dit proces is een aantal raadgevingen/inloopavonden georganiseerd. De inbreng uit deze bijeenkomsten is meegenomen in het bestemmingsplan.10. Door onder andere het organiseren van bijeenkomsten wordt getracht de belangen van de omwonenden en belanghebbenden zo goed mogelijk mee te nemen in de plannen. Als er natuur verdwijnt als gevolg van voorliggend plan wordt elders geïnvesteerd in de natuur. Meer over de natuurcompensatie is opgenomen bij de beantwoording bij 3.3.2 onder d onder 2.

c.	<p>Camperplaats Bernsehoef</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De onbeheerde camperplaats met ruim 80 plaatsen leidt tot overlast. 2. De camperplaats leidt tot een toename van verkeer. 3. Niet opnemen in het bestemmingplan maar opnemen op de bestaande campings in de omgeving. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder c onder 1. 2. Het betreffende perceel aan de Bernsehoef is de laatste jaren in gebruik geweest als opslagdepot. Dit genereerde verkeer van af- en aanrijdende (graaf)auto's. De camperplaats heeft ook een zekere verkeersaantrekkende werking, maar anders qua vertrek- en aankomsttijden en soort voertuigen dan bij een opslagdepot. Voor een nadere beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder c onder 1. 3. Als gemeente dienen wij in beginsel te beslissen op een aanvraag zoals die bij ons wordt ingediend. In dit geval heeft een (ruimtelijke) afweging plaatsgevonden voor het realiseren van een camperplaats aan de Bernsehoef. Hierbij is geconcludeerd dat de camperplaats op deze locatie ruimtelijk aanvaardbaar is. Voor een nadere beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder c onder 1.
d.	<p>Zuidelijke ontsluiting</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bezwaar tegen doorsnijding natuur. 2. Behoud van het Mombers bos. 3. Strook natuur ter plaatse van de Westloonse Wissel wordt te smal. 4. De zuidelijke ontsluiting is een absurditeit. 5. Realisatie zuidelijke ontsluiting zo noordelijk mogelijk (tegen het park). 6. Verstoring ecologisch klimaat. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder d onder 2. 2. Als gevolg van de voorkeursvariant uit het MER (geoptimaliseerde variant 2a) wordt het Mombers bos (zoveel mogelijk) behouden. Voor meer informatie over de voorkeursvariant uit het MER wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen onder 3.3.1 onder c onder 1. 3. Uit het MER zijn geen nadelige effecten op de Westloonse Wissel naar voren gekomen. Voor meer informatie wordt verwezen naar het deelrapport ecologie dat als bijlage bij het MER is opgenomen. 4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1. 5. Bij de keuze voor voorkeursvariant (2a) is aan deze wens voldaan. Voor meer informatie wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1. 6. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder d onder 2.
e.	<p>(Her)bestemming</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het gebied Loonsche land verboden voor honden maken. 2. Hotelbebouwing in de strook langs de N261 tussen Efteling hotel en NH hotel. 3. Open blijven van de Horst is niet terug te vinden in het bestemmingsplan. 4. De oude gemeentewerf bestemmen als agrarisch / natuur. 5. Verhardten van de Eftelingsestraat ten behoeve van de verkeersafwikkeling op de parkeerterreinen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het gebied, dat in eigendom is van de Efteling, is vrij toegankelijk voor iedereen, een verbod op honden uitlaten is hier niet van toepassing. Dit is geen onderwerp dat in een bestemmingsplan wordt geregeld. 2. In deel A van de structuurvisie Loon op Zand 2030 'De recreatieve kamer in het Hart van Brabant' staat het gebied tussen de N261, de Europalaan, de Horst en de Van Haestrechtstraat benoemd als Hotelzone Horst. De ambitie voor deze zone is het ontwikkelen van hotels en bijpassende Leisure voorzieningen in een groene setting, met eventueel een enkele woning aan de Horst. In de Nota 'Ambities en Uitgangspunten – Ruimtelijke planvorming Wereld van de Efteling 2030' staat bij de uitgangspunten in hoofdstuk 3 benoemd dat de Efteling tot 2020 graag 3.500 bedden wil realiseren. Uit dit marktonderzoek blijkt dat bij een groei naar 5 miljoen bezoeken behoefte is aan 5.000 bedden. Het is daarom aan andere ondernemers dan de Efteling om deze 1.500 bedden vorm te geven. De Hotelzone Horst is mede bedoeld voor dergelijke initiatieven.

		<p>3. Een noord-zuidverbinding tussen de Efteling en de N261 blijft gehandhaafd. Tussen het Efteling Hotel en de Eftelingsestraat wordt de Horst, als gevolg van de oostelijke uitbreiding van het attractiepark, wel verlegd. Deze gaat parallel lopen aan de N261 (zie afbeelding hiernaast). De (verlegde) Horst is zichtbaar in het bestemmingsplan op de verbeelding (grijze strook: verkeersbestemming) en verwoord in de toelichting: <i>Als gevolg van de uitbreiding van het attractiepark in oostelijke richting wordt de Horst verlegd. De verlegde Horst komt tussen De Eftelingsestraat en het Efteling Hotel parallel aan de N261 te liggen.</i></p> <p>4. Bij de gemeente is een verzoek ingekomen om op deze locatie een camperplaats te realiseren. Wij zijn van mening dat deze functie passend is op deze locatie en conform het Masterplan is. Voor een nadere motivatie hiervan wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder c.</p> <p>5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder e onder 9.</p>	
--	--	--	---

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreactie van de bewoners/bedrijven Kraanven geeft (mede) aanleiding tot de volgende aanpassing van het bestemmingsplan:

- De geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a is opgenomen en bestemd in het ontwerpbestemmingsplan. De wijzigingsbevoegdheden voor de mogelijke varianten zijn hiermee komen te vervallen. De voorkeursvariant is nog aangevuld met de mogelijkheid tot parkeren tussen de Horst en de N261 tussen het huidige brandstofverkoopspunt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water.

3.3.5 Bewoners/bedrijven overig

	Samenvatting inspraakreactie	Reactie gemeente
a.	<p>Inconsistenties en vaagheden in het plan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Daadwerkelijke realisatie en locatie van de zuidelijke ontsluiting. 2. Onvolledige weergave door ontbreken reacties. 3. Suggestieve weergave groei noodzakelijk. 4. Parkeren op afstand is te vaag en summier omschreven en vormt een vooruitgeschoven probleem. 5. Bestemmingen te summier of niet toetsbaar (boterzacht) beschreven. Bovendien niet in lijn met de structuurvisie en het Masterplan. 6. Efteling is opsteller van het plan, dit is een gemeentelijke taak en verantwoordelijkheid. 7. In het plan ontbreekt het natuurcompensatieplan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1. 2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder a onder 2. 3. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 4. 4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 2. 5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 3. 6. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft aan dat de gemeente (gemeenteraad) een bestemmingsplan mag vaststellen. Een initiatiefnemer moet daarvoor een herziening van het bestemmingsplan voorbereiden en zorgdragen voor een toelichting (ruimtelijke onderbouwing), een verbeelding (plankaart) en regels (de voorschriften). De kosten hiervoor, evenals de kosten die de gemeente voor deze procedure maakt, komen voor rekening van de initiatiefnemer (in dit geval de Efteling). 7. Het natuurcompensatieplan is toegevoegd als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan.

	<p>8. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is uitgegaan van verkeerde veronderstellingen, namelijk dat voor de oostelijke uitbreiding het huidige bebouwingspercentage, reeds zou zijn vastgelegd in het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling' dat op 6 juni 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad van loon op Zand. Dit is onjuist. Er ligt hier geen bouwvlak en geen bebouwingspercentage; het gebied behoort tot het NNB en heeft de functieaanduiding Natuur.</p> <p>9. Ook voor het uitbreidingsgebied op de parkeerterreinen zijn in de vigerende plannen geen bouwvlakken en bouwpercentages opgenomen. Deze ruimtes behoren dus niet tot de referentiesituatie.</p> <p>10. Uit de plantoelichting komt onvoldoende naar voren in hoeverre de draagkracht van het gebied is onderzocht bij een groei naar 5 tot 7 miljoen bezoekers.</p>	<p>8. Als de suggestie is gewekt dat in de NRD ervan uit wordt gegaan dat dit reeds in het vorige bestemmingsplan mogelijk was is dit inderdaad onjuist. In het vigerende bestemmingsplan heeft dit gedeelte de bestemming agrarisch met functieaanduiding Natuur. Het nieuwe bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030' maakt bebouwing bij de oostelijke uitbreiding mogelijk met hetzelfde bebouwingspercentage als het huidige attractiepark.</p> <p>9. Het parkeerterrein voor de entree en de parkeerterreinen tussen de Kinkenpolder en de Dodenauweg hebben in het huidige bestemmingsplan al de bestemming dagrecreatie. Deze behoren hiermee ook al bij de referentiesituatie. De toegevoegde bouwvlakken behoren niet tot de referentiesituatie maar tot het basisalternatief zoals beschreven in de NRD.</p> <p>10. In het MER zijn de milieueffecten van de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt onderzocht.</p>
b.	<p>Leefomgeving</p> <p>1. Bevolking, gezondheid van de mens niet getoetst in het MER.</p> <p>2. Aantasting van woongenot door airco touringcars.</p> <p>3. Er is sprake van aantasting van de luchtkwaliteit.</p> <p>4. Er is sprake van waardedaling van de woning.</p> <p>5. Ontbreken van draagvlak in de omgeving.</p> <p>6. Efteling is al te groot voor zijn omgeving.</p> <p>7. Aantasting rechtsgevoel.</p> <p>8. Ontbreken van juiste bebording ter plaatse van de verblijfsaccommodaties. Zo heeft de uitrit van de parkeerplaats bij het Loonsche land, als verkeer van rechts voorrang op het verkeer aan de Eftelingsestraat. Er wordt hard gereden. Er staan geen herhalingsborden. Het recreatieve verkeer vanuit Kaatsheuvel komt in de knel.</p>	<p>1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 1.</p> <p>2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 2.</p> <p>3. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 2.</p> <p>4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 3.</p> <p>5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 5.</p> <p>6. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder f onder 4.</p> <p>7. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 7.</p> <p>8. Verkeersmaatregelen en bebording maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Wel is een en ander onder de aandacht van de gemeente in de rol van wegbeheerder.</p>
c.	<p>Parkeren (op afstand)</p> <p>1. Gemeente is zoekende naar de locatie voor de Efteling.</p> <p>2. Criteria ontbreken.</p> <p>3. Wordt buiten het MER gehouden.</p> <p>4. Uiteindelijk wordt de natuur opgeofferd.</p> <p>5. Niet inzetten als overloop of afblazen op economische grondslag.</p>	<p>1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 2.</p> <p>2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 2.</p> <p>3. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 2.</p> <p>4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder d onder 2.</p> <p>5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder e onder 2.</p> <p>6. Het bestemmingsplan maakt meerlaags parkeren mogelijk.</p>

	6. Parkeren in de hoogte om beter om te gaan met het ruimte beslag.	
d.	<p>(Her)bestemming</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De Dodenaueweg verdwijnt in het plan en buurten worden ingekapseld. 2. De invulling van het gebied aan de noordkant van het park dan valt op dat intensieve recreatie tot een hoogte van 80 meter wordt toegestaan. Gevolg meer geluid in de kern van Kaatsheuvel en de natuur om de Efteling heen. 3. Westelijke uitbreiding bebouwingspercentage mogelijk van 60%, muren van 4 meter op de grens en attracties van 25-50 meter. Dit leidt tot horizonvervuiling. 4. De onbeheerde camperplaats met ruim 80 plaatsen leidt tot overlast. 5. Het perceel G2255 heeft als aanduiding "agrarisch met functieaanduiding: specifieke vorm van agrarisch gebruik – bijenhouderij. 6. Afbakenen van de groei door een grens te stellen in westelijke richting. Dodenaueweg, Bernsehoef en Duiksehoef is van cultureel groot belang. 7. Een bestemmingsplan dat door de gemeente is opgesteld, dat meetbaar en toetsbaar heldere kaders stelt en waarin het algemeen belang voorop staat. 8. Door verlegging Dodenaueweg zijn de bossen niet meer te voet toegankelijk. Verplaatsing Dodenaueweg over percelen die niet in het bezit zijn van de Efteling. 9. Het toestaan van bebouwing rond de golfbaan is in spanning met de huidige bestemming. 10. Met dit voorontwerpplan worden de grenzen van de Efteling zowel in oostelijke als in westelijke richting flink opgerekt, waardoor het areaal aan dag- en verblijfsrecreatie behoorlijk toeneemt. 11. Er wordt geconstateerd dat in het voorontwerpplan de ruimtelijke grenzen niet concreet worden afgebakend. Dat geldt voor zowel de ruimtelijke begrenzing van de groeiwens voor de verblijfsrecreatie als ook voor die voor het attractiepark evenals de ontsluiting. 12. Uitbreiden in westelijke richting in plaats van oostelijk, omdat geconstateerd wordt dat er in 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder f onder 2. 2. Een hoogte van 80 meter aan de noordzijde is met het voorontwerpbestemmingsplan niet mogelijk. Geluid is in het MER onderzocht. Bij alle onderzochte varianten uit het MER, ook na de uitbreiding van de Efteling met verschillende activiteiten en functies, zal sprake zijn van een aanvaardbare geluidbelasting in de omgeving van het plangebied. Met betrekking tot geluid richting kern Kaatsheuvel is het uitgangspunt steeds geweest 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. Dit zal in de Milieuvergunning worden vastgelegd. Met betrekking tot geluidsbelasting op de natuur is in de planregels (artikel 10.5.2) opgenomen dat het geluid binnen het plangebied niet dient uit te stralen naar het stiltegebied Loonse- en Drunense Duienen. 3. De westelijke uitbreiding is bedoeld om meer overdekte attracties te realiseren. Hiervoor is gekozen om de geluidsoverlast te minimaliseren. Door dergelijke binnenattracties ligt het bebouwingspercentage hoger dan in geval van buitenattracties. Als referentie voor het bebouwingspercentage daarvoor neemt de Efteling onder meer Walt Disney Studio's Park Europa. Wat betreft de bouwhoogte wordt bij de westelijke uitbreiding aangesloten bij de maximale maatvoering zoals die nu in het huidige attractiepark geldt (bouwhoogte 25 m). In het ontwerpbestemmingsplan wordt opgenomen dat met een afwijking onder voorwaarden een maximale bouwhoogte van 30 m mogelijk wordt bij de westelijke uitbreiding. Dit in plaats van 60 m bij het voorontwerpbestemmingsplan. Aan de randen van het plangebied aan de zijde van de kern Kaatsheuvel is een bebouwingvrije zone opgenomen waarbinnen geen attracties en hoge bebouwing kunnen komen. In het ontwerpbestemmingsplan is een zichtstudie opgenomen. 4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder c onder 1. 5. De functie bijenhouderij wordt mogelijk gemaakt binnen meerdere bestemmingen in het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030'. 6. De zonering van de dagrecreatie is in zowel de Nota Ambities & Uitgangspunten als het Masterplan indicatief weergegeven ter plaatse van de Eftelingsestraat. Dit maakt het mogelijk om zowel in de oostelijke als de westelijke richting dagrecreatie uit te breiden. 7. Het doel van voorliggend bestemmingsplan is het opstellen van een uniforme juridische regeling voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing binnen het plangebied. Centraal staat het verder ontwikkelen van de Efteling waarbij gebruik gemaakt wordt van een bestemmingsmethodiek met een goed evenwicht tussen globaliteit, flexibiliteit en detaillering. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft aan dat de gemeente (gemeenteraad) een bestemmingsplan mag vaststellen. Een initiatiefnemer moet daarvoor een herziening van het bestemmingsplan voorbereiden en zorg dragen voor een toelichting (ruimtelijke onderbouwing), een verbeelding (plankaart) en regels (de voorschriften). De kosten hiervoor, evenals de kosten die de gemeente voor deze procedure maakt, komen voor rekening van de initiatiefnemer, in dit geval de Efteling.

<p>ruime mate een alternatief aanwezig is aan de westzijde van de Efteling en dat die reeds planologisch geborgd is. Uitbreiding in oostelijke richting geeft geluidsoverlast in het stilte- / Natura2000-gebied. Ook 50 meter hoge attracties in deze zone zijn niet gewenst.</p> <p>13. In het plangebied zijn bestaande, reeds ingerichte natuurgebieden van het NNB ten onrechte niet als Natuur bestemd.</p> <p>14. Op de Verbeelding een minimaal percentage groen vastleggen in de gebieden met de bestemming 'recreatie' met een minimum van 70%.</p> <p>15. Verblijfsrecreatie hoort niet thuis in bestemming dagrecreatie of sport.</p> <p>16. In de vastgestelde (onherroepelijke) plannen zijn de parkeerterreinen aangegeven met functieaanduiding parkeerterrein, zoals in het vigerende plan. In het nieuwe plan is dit nergens meer aangegeven. Verzocht wordt ook hier deze functies concreet aan te duiden en hiervoor geen bouwvlak op te nemen.</p> <p>17. De onverharde paden (van nature hier voorkomende gronden) moeten in het bestemmingsplan beter worden beschermd tegen verharding.</p> <p>18. Voorgesteld wordt na te gaan welke agrarische bedrijven er binnen het plangebied liggen. Als er nu geen veehouderijen zijn in het plangebied, dan de agrarisch bestemmingen in te perken tot de functie die het bedrijf nu heeft.</p> <p>19. De regels in het voorontwerpbestemmingsplan zijn niet in overeenstemming met de nieuwe vigerende Verordening ruimte. Verzocht wordt de regels aan te passen aan de Verordening ruimte, onder andere de regels over veehouderij in art. 6 en 7, art. 25, en 34, de regels over salderingsgebied (art. 26). Daarnaast is het vanwege de effecten op nabijgelegen Natura2000-gebieden van belang om een emissie- en depositiestandstill in acht te nemen voor ontwikkelingen en daarnaast een dierstandstill, om te voorkomen dat er significante gevolgen optreden op het Natura2000-gebied zoals verzuring</p>	<p>8. De Dodenauweg wordt in het ontwerpbestemmingsplan niet meer verlegd (zie ook de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder f onder 2). De Dodenauweg, Kinkenpolder en omgelegde Horst blijven beschikbaar voor recreatief verkeer.</p> <p>9. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder e onder 4.</p> <p>10. De afbakening van de dagrecreatie is in zowel de Nota Ambities & Uitgangspunten als het Masterplan indicatief weergegeven ter plaatse van de Eftelingsestraat. Waar binnen die begrenzing specifieke functies komen wordt in het bestemmingsplan niet vastgelegd, wel worden er maximale bouwpercentages, hoogtes en dergelijke vastgelegd. Dit maakt het mogelijk om zowel in de oostelijke als de westelijke richting dagrecreatie uit te breiden. In het kader van het MER is onderzocht welke effecten dit heeft op geluid. Voor de uitkomst van deze onderzoeken wordt verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder b onder 1.</p> <p>11. De ruimtelijke begrenzing is in het bestemmingsplan aangegeven. Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is een aantal wijzigingen doorgevoerd. Een overzicht van deze wijzigingen staat in hoofdstuk 4 van dit document.</p> <p>12. Door de Efteling is na de maatschappelijke consultatie de voorkeur uitgesproken eerst in oostelijke richting uit te breiden, omdat voor de oostelijke uitbreiding de gevolgen voor de kern Kaatsheuvel het minst merkbaar zijn. Er is een analyse uitgevoerd voor een aanvaardbare hoogte in verband met zichtlijnen. Binnen de bestemming is het mogelijk bij de oostelijke uitbreiding om 50 meter hoog te bouwen (met een binnenplanse afwijking kan deze bouwhoogte onder voorwaarden naar 60 m). Net als bij het huidige attractiepark geldt er in deze zone een maximaal bebouwingspercentage van 11%. Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan nemen we op dat er een minimale afstand van 50 meter moet zitten tussen gebouwen en/of attracties. De combinatie van de hoogte met het vast te leggen percentage, en de extra regel met betrekking tot minimale afstanden tussen de gebouwen, zorgt ervoor dat er de langs de N261 geen aaneengesloten bebouwingsvlak kan ontstaan. De ontwikkelingszone vormt een uitbreiding van het bestaande attractiepark met een vergelijkbare ruimtelijke invulling. Wel wil de Efteling langs de N261 de mogelijkheid hebben gebouwen en/of attracties te bouwen waardoor de aanwezigheid van de Efteling langs de N261 herkenbaar wordt. Het beeld wat hierbij ontstaat is vergelijkbaar met de huidige randen van het attractiepark: een weloverwogen afwisseling tussen bouwkundige volumes en natuurlijke elementen met accenten die 50 meter hoog kunnen zijn. Met betrekking tot geluidsbelasting op de natuur is in de planregels (artikel 10.5.2) opgenomen dat het geluid binnen het plangebied niet dient uit te stralen naar het stiltegebied Loonse- en Drunense Duinen.</p> <p>13. Alle percelen die in het provinciaal natuurbeheerplan als Natuur zijn aangemerkt zijn dat in het bestemmingsplan ook, met uitzondering van enkele percelen waarover met de provincie al in een eerder stadium gesproken is dat zij abusievelijk op deze kaart zijn opgenomen omdat deze nooit Natuur geweest zijn. De agrarische percelen zijn conform vigerend bestemmingsplan aangeduid als agrarisch met functieaanduiding Natuur. In het ontwerpbestemmingsplan wordt dat gewijzigd in de bestemming 'Natuur'.</p> <p>14. Het vastleggen van groenpercentages is niet gewenst in relatie tot de benodigde flexibiliteit in ontwikkeling. Het bebouwingspercentage in combinatie met de ambities van de Efteling dragen zorg voor een groene ontwikkeling.</p>
---	--

	<p>en vermessing. Dat betekent onder andere dat er geen afwijking van art. 4.4.1 in 4.5.2, 6.4.1 in 6.5.2 voor omschakeling en ingebruikname van bebouwing voor veehouderij en vormverandering en uitbreiding van veehouderij mogelijk is zonder emissiestandstill en depositiestandstill. Verder moet hierbij worden voldaan aan saldering en aan Verordening stikstof. Mestbewerkinginstallaties zijn op grond van de Verordening ruimte alleen toegestaan voor zover deze zijn bedoeld voor verwerking van mest van het eigen veehouderijbedrijf. Als er in het gebied geen veehouderijbedrijven voorkomen, moet dit ook niet mogelijk worden gemaakt.</p> <p>20. Op grond van art. 6.2 van de Verordening ruimte is de bouw of uitbreiding van kassen niet toegestaan in de Groenblauwe mantel. Ook de oppervlakte aan teeltondersteunende voorzieningen is veel te ruim voor dit gebied.</p>	<p>15. Wij zijn van mening dat de combinatie van verblijfsrecreatie met dagrecreatie en sport ruimtelijk inpasbaar is gelet op de maximale maatvoeringen die zijn opgenomen (bebouwingspercentage en bouwhoogte).</p> <p>16. Meerlaags parkeren wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.</p> <p>17. Verharding van paden wordt niet gereguleerd in het bestemmingsplan.</p> <p>18. Als gevolg van een reactie van de provincie Noord-Brabant schrappen we de agrarische percelen van derden (geen eigendom van de Efteling) uit het bestemmingsplan. De provincie heeft in haar vooroverlegreactie verzocht de nieuwe provinciale Verordening ruimte toe te passen op agrarische percelen. Wij zijn van mening dat dit bestemmingsplan geen wijzigingen kan inhouden voor gronden van derden in het plangebied.</p> <p>19. De regels zijn aangepast. Als gevolg van een reactie van de provincie Noord-Brabant schrappen we de agrarische percelen van derden (geen eigendom van de Efteling) uit het bestemmingsplan. De provincie heeft in haar vooroverlegreactie verzocht de nieuwe provinciale Verordening ruimte toe te passen op agrarische percelen. Wij zijn van mening dat dit bestemmingsplan geen wijzigingen kan inhouden voor gronden van derden in het plangebied.</p> <p>20. Het bestemmingsplan maakt geen bouw of uitbreiding van kassen mogelijk en wijzigt niets aan het oppervlakte van teeltondersteunde voorzieningen.</p>
e.	<p>Europalaan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Grote onduidelijkheid over de gehanteerde criteria waarop verkeersbewegingen werden geïnterpreteerd. 2. Er wordt gesproken over het aantal bezoeken, in plaats van het aantal voertuigen. Het exacte aantal voertuigen wordt volledig geheim gehouden en zo ook de tijdstippen van de voertuigbewegingen. 3. Kosten voor de aanpassing van de Europalaan om en de nabij de 2 miljoen euro gaan kosten. De helft voor onze gemeente en de helft voor de provincie. 4. Een voorstel voor een matrixbord met file informatie op de Europalaan, gegeven aan de Marktstraat ten gunste van de burgers, heeft het kennelijk niet gehaald. 5. Bewoners worden te laat geïnformeerd over de aanpassingen Europalaan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. In het kader van de planvorming van het Masterplan voor de Wereld van de Efteling 2030 is een uitgebreide verkeersstudie uitgevoerd. In deze verkeersstudie is voor de beoordeling van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling gebruik gemaakt van beproefde rekeninstrumenten (COCON, FOSIM en VISSIM), het regionaal verkeersprognosemodel Hart van Brabant 2030 en specifiek gemeten verkeersgegevens omtrent het Eftelingverkeer, waaronder de verdeling van het Eftelingbezoek over het jaar, waar bezoekers vandaan komen en het aankomst- en vertrekpatroon, elk voor de verschillende delen van de Wereld van de Efteling (attractiepark, verblijfsrecreatie, personeel). De opzet en resultaten van de verkeersstudie zijn verantwoord in de (technische) rapportage Verkeersstudie Wereld van de Efteling 2030 (Witteveen+Bos/Rho adviseurs voor leefruimte, 15 september 2016). De verkeersrapporten zijn bijgevoegd als bijlage bij het MER. 2. In bovengenoemde verkeersstudie is het aantal bezoeken vertaald naar aantallen voertuigen. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van kentallen die op basis van metingen zijn opgesteld (per 4,21 bezoekers parkeert er bij de Efteling bijvoorbeeld 1 auto, dit is een combinatie van het aantal mensen dat met ander vervoer komt en de gemiddelde autobezetting). Niet elke dag wordt hetzelfde aantal bezoekers ontvangen. Op basis van de bezoekersaantallen per dag over de jaren 2011-2015 is daarom een verdeling van het bezoek over het jaar gemaakt. Op basis daarvan is vervolgens uitgaande van 7 miljoen bezoeken per jaar bepaald op hoeveel dagen per jaar het Eftelingverkeer op de piekmomenten tijdens aankomst en vertrek kan worden verwerkt. De piekmomenten waarvoor gerekend is, zijn de momenten waarop de som van het Eftelingverkeer plus het reguliere verkeer het grootste is (op kwartieren nauwkeurig). Hierdoor kon gedegen en gedetailleerd worden onderbouwd of de verkeersafwikkeling gewaarborgd kan worden. Op basis van deze verdeling kan ook de parkeerbehoefte worden bepaald.

		<ol style="list-style-type: none"> 3. De kosten voor aanpassingen Europalaan zijn geraamd op 3 miljoen euro. Een aanzienlijk deel van de kosten worden voorzien uit subsidie vanuit de provincie, het overige deel wordt evenredig verdeeld over de gemeente en de Efteling. 4. Dit valt buiten de kaders van dit bestemmingsplan. 5. Bij de uitwerking van de plannen, maatregelen en planning van de uitvoering zijn bewoners per brief in kennis gesteld. Voor de goede orde merken wij op dat dit aspect buiten het bestemmingsplan valt. Inmiddels (d.d. 28 november 2017) is er door de gemeente een informatiebijeenkomst gehouden voor om- en aanwonenden. Verslag is in te zien op www.loonopzand.nl
f.	<p>Feiten en onduidelijkheden</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Retributiebelasting, de gemeente wordt op dit punt zwaar onderbetaald. 2. Gevraagd wordt hoe het zit met de OBZ van de Efteling. 3. Gevraagd wordt naar de winst van de Efteling. 4. Gevraagd wordt hoe het zit met de toeristenbelasting van de Efteling. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Genoemde zaken vallen buiten de kaders van dit bestemmingsplan. De Efteling betaalt alle gemeentelijke belastingen die van toepassing zijn. Dit zijn toeristenbelasting, WOZ, gemakkelijkhedenretributie en leges voor bijvoorbeeld omgevingsvergunningen, allen op grond van de geldende regels hiervoor. 2. De Efteling is een besloten vennootschap (B.V.) met de Stichting Natuurpark De Efteling als enige grootaandeelhouder. Voor de goede orde merken wij op dat dit aspect buiten het bestemmingsplan valt. 3. Over de winst van de Efteling betaalt de B.V. winstbelasting. Van de winst na belasting wordt een deel aan de aandeelhouder (Stichting Natuurpark de Efteling) uitgekeerd. Voor de goede orde merken wij op dat dit aspect buiten het bestemmingsplan valt. 4. De Efteling betaalt het in de Belastingtarieven en Verordeningen vastgestelde tarief voor toeristenbelasting aan de gemeente Loon op Zand. Voor de goede orde merken wij op dat dit aspect buiten het bestemmingsplan valt.
g.	<p>Zuidelijke ontsluiting</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nut en noodzaak niet aange-toond. 2. Niet opnemen, omdat deze dwars door een natuurgebied loopt. 3. De Eftelingsestraat als verbindingsweg tussen de diverse parkeerterreinen. Niet uitvoeren in tracé over de golfbaan. Worden beide tracés in het MER getoetst, startend vanaf de Gulf? 4. Inschakeling van een golfterrein architect bij de ontwerpen van het BSP. 5. De zuidelijke ontsluiting, met het daarmee samenhangende verkeer, zouden grote afbreuk doen aan de waarde van het wildviaduct Westloonse Wissel. 6. De keus voor een zuidelijke ontsluiting is niet erg logisch. De verkeersafwikkeling vindt voornamelijk (74%) plaats via het noorden. Indien de zuidelijke ontsluiting doorgaat, deze demarcatielijn zo noordelijk mogelijk houden. De nieuwe ontsluitingsstructuur ligt nog niet vast. Het gaat uiteindelijk om één ontsluitingsweg en geen twee toegangswegen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder d onder 7. 2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder d onder 2. 3. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1. 4. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1. 5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1. 6. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder c onder 1.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De inspraakreacties van de overige bewoners/bedrijven geeft (mede) aanleiding tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan:

- De geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a is opgenomen en bestemd in het ontwerpbestemmingsplan. De wijzigingsbevoegdheden voor de mogelijke varianten zijn hiermee komen te vervallen. De voorkeursvariant is nog aangevuld met de mogelijkheid tot parkeren tussen de Horst en de N261 tussen het huidige brandstofverkooppunt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water.
- Wat betreft de bouwhoogte wordt bij de westelijke uitbreiding aangesloten bij de maximale maatvoering zoals die nu in het huidige attractiepark geldt (bouwhoogte 25 m). In het ontwerpbestemmingsplan wordt opgenomen dat met een afwijking onder voorwaarden een maximale bouwhoogte van 30 m mogelijk wordt bij de westelijke uitbreiding. Dit in plaats van 60 m bij het voorontwerpbestemmingsplan. In het ontwerpbestemmingsplan is bovendien een zichtstudie opgenomen.
- Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan nemen we op dat er een minimale afstand van 50 meter moet zitten tussen gebouwen en/of attracties.
- Agrarische percelen (van derden) zijn uit het plan gehaald en maken niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan. Dit als gevolg van een reactie van de provincie. Opnemen van de agrarische percelen met de huidige rechten bleek niet mogelijk gelet op nieuwe regelgeving. De planregels en de verbeelding zijn hierop aangepast.
- De agrarische percelen met de functieaanduiding 'Natuur' (en in bezit van de Efteling) worden in het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd in de bestemming 'Natuur'.

4 AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

Algemeen / toelichting

- De benodigde onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan (en MER) zijn toegevoegd.
- In de toelichting van het bestemmingsplan is een terugkoppeling gegeven van de gevoerde regionale afstemming.
- De waterparagraaf is toegevoegd in de toelichting. Op de verbeelding worden de ontbrekende leidingen opgenomen.
- De toelichting is aangepast op het gebied van externe veiligheid.
- In de toelichting wordt een passage opgenomen over het nemen van verkeersmaatregelen bij de Kinkenpolder, waarbij tussen de verkeersstromen van en naar de Efteling en het overige langzaam verkeer zo min mogelijk conflicten ontstaan.

Planregels

- In de planregels van het bestemmingsplan wordt de verplichting opgenomen van het nemen van verkeersmaatregelen bij de Dodenauweg, waarbij de verkeersstromen van Eftelingverkeer en het overige verkeer elkaar niet kruisen. Deze maatregelen moeten zijn genomen indien de gronden westelijk van de Dodenauweg worden ingericht voor parkeren en/of uitbreiding van attractiepark de Efteling.
- In de planregels van het (ontwerp)bestemmingsplan is rekening gehouden met de mogelijke uitbreiding van het verblijf binnen de Wereld van de Efteling 2030 met maximaal 2.800 bedden (totaal aantal komt hiermee op 5.800 slaapplekken/bedden).
- De in de planregels opgenomen (binnenplanse) afwijking om onder voorwaarden, zowel in het huidige attractiepark als bij de oostelijke- en westelijke uitbreiding, naar een bouwhoogte van 60 m te gaan is uitsluitend bij de oostelijke uitbreiding nog mogelijk. Bij de westelijke uitbreiding wordt het mogelijk binnenplans af te wijken naar maximaal 30 m in plaats van 60 m hoogte. Ter plaatse van het huidige attractiepark wordt met een binnenplanse afwijking maximaal 35 m in plaats van 60 m hoogte mogelijk.
- In de planregels van het ontwerpbestemmingsplan worden niet alleen bouwwerken maar ook gebouwen tot 50 m mogelijk gemaakt bij de oostelijke uitbreiding, maar hierbij wordt

een afstandseis van 50 m opgenomen die minimaal aanwezig moet zijn tussen de gebouwen en/of attracties.

- In de planregels wordt opgenomen dat binnen de bestemming 'Recreatie – Dagrecreatie' ook geluidswerende voorzieningen mogelijk zijn.
- Aan de bestemming 'Recreatie – Dagrecreatie' kunnen door het bevoegd bezag nadere eisen worden gesteld aan verlichting met een hoogte van meer dan 25 meter in relatie tot uitstraling naar de omgeving (in het bijzonder Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen)
- Aan de bestemming 'Recreatie – Dagrecreatie' zijn gebruiksregels toegevoegd met betrekking tot het gebruik van de gronden in relatie tot het stiltegebied Loonse en Drunense Duinen.

Verbeelding

- De geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a voor de verkeersontsluiting is opgenomen en bestemd in het ontwerpbestemmingsplan. De wijzigingsbevoegdheden voor de mogelijke varianten zijn hiermee komen te vervallen en het plangebied is hierop aangepast. Ten behoeve van de optimalisatie van de weginrichting van de Horst/Heideweg is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De huidige bestemmingen 'Tuin' en 'Bos' kunnen onder voorwaarden worden gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'.
- De voorkeursvariant is nog aangevuld met de mogelijkheid tot parkeren (op afstand) voor recreatiedoeleinden tussen de Horst en de N261 tussen het huidige brandstofverkoop punt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water.
- Een deel van de gronden ten westen van de brandweerkazerne en het voormalige politiebureau aan de Dodenauweg te Kaatsheuvel worden uit het plangebied gehaald. Deze gronden zijn niet in eigendom van de Efteling.
- De dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' (1 tot en met 4) zijn toegevoegd.
- De Dodenauweg wordt bestemd als 'Verkeer' en blijft gehandhaafd op de huidige locatie.
- Agrarische percelen (van derden) zijn uit het plan gehaald en maken niet langer onderdeel uit van het bestemmingsplan. Dit als gevolg van een reactie van de provincie. Opnemen van de agrarische percelen met de huidige rechten bleek niet mogelijk gelet op nieuwe regelgeving. De planregels en de verbeelding zijn hierop aangepast.
- De agrarische percelen met de functieaanduiding 'Natuur' (en in bezit van de Efteling) worden in het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd in de bestemming 'Natuur'.
- Het perceel westelijk van het parkeerterrein van Bosrijk krijgt de bestemming 'Recreatie – Dagrecreatie' in plaats van 'Natuur'. Dit perceel is meegenomen in het natuurcompensatieplan.
- De woonbestemming ten zuiden van het Efteling Hotel is komen te vervallen.
- De situering van de omlegging van de Horst ter hoogte van het Efteling Hotel is gewijzigd. De verlegde Horst loopt straks ten noorden en oosten van het Efteling Hotel.
- Ter hoogte van de Bernsehoef zijn enkele bestemmingen 'Groen' toegevoegd als buffer tussen particuliere percelen en gronden van de Efteling.
- Op het perceel Bernsehoef 6 te Kaatsheuvel wordt de functieaanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – dierenfysiotherapie' verwijderd bij de bestemming 'Maatschappelijk'. De maatschappelijke bestemming blijft wel gehandhaafd, waardoor op dit perceel niet uitsluitend een dierenfysiotherapie maar ook andere maatschappelijke functies mogelijk zijn.
- De bestemming 'Recreatie – Sport' is uitgebreid aan de westelijke zijde.
- Op de verbeelding is de dubbelbestemming opgenomen voor de drinkwatertransportleiding.