



gemeente Loon op Zand

BESTEMMINGSPLAN “WERELD VAN DE EFTELING 2030”

VERSLAG VOOROVERLEG EX ARTIKEL 3.1.1 BESLUIT RUIMTELIJKE ORDENING

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. GEVOERD OVERLEG

Over het voorontwerpbestemmingsplan “Wereld van de Efteling 2030” is op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening overleg gevoerd met diverse (overheids)organisaties. Van de volgende organisaties is over het bestemmingsplan een reactie ontvangen:

Ontvangen vooroverlegreacties	
1	Archeologische monumentenzorg gemeente Loon op Zand
2	Brabant Water
3	Brabantse Milieufederatie (BMF)
4	Brandweer / Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant
5	Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, gemeente Loon op Zand
6	Heemkundekring Loon op 't Sandt
7	Gemeente Tilburg
8	Gemeente Waalwijk
9	Natuurmonumenten
10	Provincie Noord-Brabant
11	Rijkswaterstaat
12	Waterschap Brabantse Delta
13	Waterschap De Dommel

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.

3. SAMENVATTING EN BEANTWOORDING REACTIES

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

3.1 Archeologische monumentenzorg gemeente Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Het stuk mist concrete informatie over archeologie en cultuurhistorie.	Archeologie en cultuurhistorie zijn in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen, zowel in de toelichting, regels als op de verbeelding. Een archeologisch bureauonderzoek maakt onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Archeologie en cultuurhistorie worden in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

3.2 Brabant Water

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	De drinkwatertransportleiding is niet opgenomen in de plannen.	De dubbelbestemming zoals opgenomen in het huidige bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling' wordt opgenomen in het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030'.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan (opnemen dubbelbestemming voor de drinkwatertransportleiding).

3.3 Brabantse Milieufederatie (BMF)

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	<p>Verkeer en ontsluitingsweg</p> <p>De BMF is op voorhand niet overtuigd van de noodzaak een extra ontsluitingsweg of vernieuwde ontsluitingsstructuur te realiseren bij een toename van het aantal bezoeken.</p> <p>De in het voorontwerpplan aangegeven locaties voor de zuidelijke ontsluiting met het daarmee samenhangende verkeer zouden grote afbreuk doen aan de waarde van het wildviaduct Westloonse wissel, dat vanaf het begin zeer succesvol. Behalve een aantasting van ecologische waarden, zou dit grote kapitaalvernietiging betekenen gelet op de kosten van aanleg van dit wildviaduct.</p> <p>Ook vanuit verkeersoogpunt acht de BMF een keuze voor een zuidelijke ontsluiting niet logisch. De verkeersafwikkeling vindt voornamelijk (74%) plaats via het noorden. Dit is ook logisch, omdat</p>	<p>De gemeenteraad stelde op 16 februari 2017 het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 vast. 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 oponthoud af te wikkelen. 3. Onderzoek en experimenteren met Smart Mobility en het stimuleren van openbaar vervoer

	<p>uit die richting de grote aantallen bezoekers uit west-, noord- en oost-Nederland afkomstig zijn.</p>	<p>onvoldoende blijken.</p> <p><i>Nut en noodzaak</i> 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, waarop op maximaal 15 dagen per jaar oponthoud in de verkeersafwikkeling 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 oponthoud worden verwerkt (geen enkele dag met oponthoud). Deze mobiliteitsmaatregel houdt in dat op een 40-tal drukke 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. ▪ 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. 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><i>Parkeren op afstand</i> 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</p>
--	--	---

		<p>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 uitkomsten en 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 (inmiddels gerealiseerd). Een dergelijke verbinding is kansrijk, maar zal geen grote verschuiving in het aanbod autoverkeer opleveren.</p> <p>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 vloeivelden 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 brandstofverkooppunt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water. De geoptimaliseerde variant 2a is in het ontwerpbestemmingsplan meegenomen 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.</p> <p>Het basisalternatief betreft variant 1a. Voor meer informatie over de varianten wordt verwezen naar het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij horende MER.</p>
b.	<p>EHS/Natuurnetwerk Brabant</p> <p>De ontwikkeling aan de oostkant met geluid verstorende attracties zal tot gevolg hebben dat het geluid diep het Stillegebied en Natura 2000 gebied de Loonse en Drunense Duinen indringt. Door de hoogte van de attracties draagt het geluid van de attracties en de gillende mensen ver in het Stillegebied, zeker gezien de overwegende westenwinden.</p>	<p>Voor ontwikkelingen in het Natuurnetwerk Brabant (NNB) moet de provincie toetsen of deze een groot openbaar belang dienen én er geen alternatieven zijn buiten de natuur. Voor de zuidelijke ontsluiting is dit het bereikbaar houden van de regio, de kern Kaatheuvel en de Efteling. Bij het bestemmingsplan is het compensatieplan bijgevoegd waarin het Natuurnetwerk Brabant wordt versterkt. Bij voorkeur vindt compensatie plaats in of rond het plangebied. De afspraken hierover worden samen met het bevoegd gezag in dit compensatieplan vastgelegd. Bij het opstellen van dit plan zijn eveneens relevante belangenvertegenwoordigers betrokken, waaronder natuurorganisaties zoals Natuurmonumenten, Brabantse Milieufederatie en de heemkundekringen.</p> <p>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 geluidbelasting op de natuur is in de planregels opgenomen dat het geluid binnen het plangebied niet dient uit te stralen naar het stillegebied Loonse- en Drunense Duinen.</p>

<p>c.</p>	<p>NRD en onderzoeken in de MER</p> <p>In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is uitgegaan van verkeerde veronderstellingen, nl. dat voor de oostelijke uitbreiding het huidige bouwingspercentage, 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; het gebied behoort tot het NNB en heeft de functieaanduiding Natuur. Ook voor het uitbreidingsgebied op de Parkeerterreinen zijn in de vigerende plannen geen bouwvlakken en bouwpercentages opgenomen. De nieuwe ontsluitingsstructuur ligt nog niet vast. Het gaat uiteindelijk om één ontsluitingsweg en geen twee toegangswegen.</p> <p>De zone Verblifrecreatie is (mede) door de aanduiding van de nog te onderzoeken ontsluitingsweg die ver ten zuiden van de Eftelingsestraat komt te liggen, ver 'ingedaald' in de zone extensieve recreatie en natuur</p> <p>In de m.e.r. moeten de maximale gevolgen van het plan worden onderzocht en alternatieven worden meegenomen.</p> <p>De BMF vindt het nodig om in de m.e.r. te onderzoeken:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Een alternatief op het gebied van mobiliteit, met name Openbaar vervoer waardoor er minder verkeersbewegingen met de auto zullen komen en de nieuwe ontsluiting wellicht niet nodig is; o Een alternatief via een aangepaste Europalaan zonder nieuwe ontsluitingsweg en met de (hoofd)ontsluiting van Kaatsheuvel via de noordelijke afslag via de Bevrijdingsweg; o Een variant waarbij het verkeersaanbod altijd ook de Europaweg zal blijven gebruiken. Dit omdat IAVo van het verkeer vanuit het noorden komt; o Een variant waarbij de ontsluitingsweg of verdiept komt te liggen of wordt voorzien van aarden geluidswallen met beplanting, zodat de uitstralingseffecten zo veel mogelijk worden beperkt. <p>Voor ecologie ontbreekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Versnippering en barrièrewerking; o Areaalverlies door aantasting en verstoring; o verstoring door geluid, licht, trillinghinder o Vervuiling door stikstof, roet, etc. o Biodiversiteit; o Klimaatadaptatie: meer groen voor meer schaduw en vasthouden water. <p>Voor bodem en water:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Inziggmogelijkheid regenwater; o Klimaatadaptatie; water vasthouden en bergen en beperken verdamping. o Waterverbruik; o Absorptievermogen bodem; o Geomorfologie. <p>Voor landschap en cultuurhistorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Geomorfologie; o Areaalverlies; o Authenticiteit van het landschap (streekeigen). 	<p>Voor de opgenomen varianten in het MER wordt verwezen naar onze beantwoording onder a.</p> <p>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>De gevolgen van het plan zijn in het MER onderzocht. De belangrijkste conclusies zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkeerslawaaï: 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. ▪ Inrichtingslawaaï: 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. Aangevoerd 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
-----------	--	---

		<p>die boven de bestaande bomen en gebouwen uitkomen niet uitbundig verlicht worden, zal er geen sprake zijn van extra verstoring door licht.</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 vliegrouete door verschillende soorten vleermuizen zijn er ook soorten die deze weg geheel mijden. Vanwege de ligging in bestaand bosgebied zal 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 milieuvergunning.</p>
--	--	--

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie 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.

3.4 Brandweer / Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant


	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	<p>Buisleiding en autoweg N261: In de nabijheid ligt een buisleiding met een druk van 42,5 bar van Vermilion Energy Netherlands BV. Uit de analyse blijkt dat er voor de buisleiding geen PR 10-06 contour aanwezig is maar wel een belemmeringstrook van 5 meter aan weerszijde van de buisleiding. De autoweg N261 heeft ook geen PR10-06 contour die buiten de het wegprofiel is gelegen.</p> <p>Bij het vervoer van deze gevaarlijke stoffen door buisleidingen is de systematiek voor de toepassing van de risicobenadering wezenlijk anders dan die voor andere vormen van vervoer. De systematiek bij buisleidingen is in belangrijke mate vergelijkbaar met die voor categoriale inrichtingen. Door middel van vaste veiligheidsafstanden gekoppeld aan het soort leiding en type maatregelen is direct af te leiden welke scheiding tussen risicobron en kwetsbare objecten gewenst is. Het uitgangspunt daarbij is dat op de dichtstbijzijnde gevel van een kwetsbaar object of een beperkt kwetsbaar object aan de toepasselijke grens- en richtwaarde, respectievelijk toepasselijke afstand, moet worden voldaan of zoveel mogelijk moet worden voldaan.</p>	<p>De buisleiding is onder de aandacht en maakt onderdeel uit van de onderzoeken die in het kader van het MER en het ontwerpbestemmingsplan zijn uitgevoerd.</p>

	<p>In een aantal gevallen is niet de gevel van het object beslissend, maar de grens van het gebied dat bestemd is voor het verblijf van personen met een verhoogde kwetsbaarheid. Het betreft hier een terrein dat direct behoort tot een recreatieterrein voor het verblijf van personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.</p> <p>Uit het onderhavige plan blijkt dat in de directe nabijheid van de buisleiding en autoweg intensieve dagrecreatie mogelijk is waarbij bij rekening gehouden dient te worden dat hier ook ouderen en jongeren met beperkingen naar toekomen. Derhalve dient extra aandacht te worden besteed aan de verbetering van de zelfredzaamheid tijdens incidenten met de buisleiding of op de autoweg.</p>	
b.	<p>Bluswater: Op korte afstand zijn bluswaterpunten, hydranten van 60 m³/h aanwezig. Conform het bluswaterbeleid in de Veiligheidsregio Midden en West Brabant is dit voor een recreatieterrein in het buitengebied de navolgende hoeveelheid: A water: 0. B water: 60. C water: 120.</p>	Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.
c.	<p>Opkomsttijd: Opkomsttijd is waarschijnlijk ca. 8 minuten. Hiermee wordt voldaan aan de norm gesteld in het dekkings- en spreidingplan van Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. Voor de Efteling gelden de specifieke en reguliere noodplannen.</p>	Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.
d.	<p>Bereikbaarheid: De bereikbaarheid van de objecten in het plangebied dient te voldoen aan bereikbaarheid voor hulpdiensten CROW 165 maar ook afgestemd op de specifieke scenario's en attracties. Hiervoor is een maatwerk in de planontwikkeling noodzakelijk. Betrek hierbij de hulpdiensten in een vroeg stadium van de nadere planuitwerking.</p>	Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.
e.	<p>Zelfredzaamheid: Door TNO is onderzoek gedaan naar de nut en noodzaak van goede alarmering, schuilen en vluchten deze onderzoeken zijn toepasbaar op een groot publiek in de openbare ruimte of recreatieparken. De zelfredzaamheid kan worden verbeterd door extra bouwkundige en organisatorische maatregelen te treffen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Voor scenario's met warmtestraling wordt geadviseerd de gebouwen direct gelegen aan de autoweg uit te voeren met een uitwendige scheidingsconstructie met een WBDBO eis van 60 minuten. 2. Voor toxische scenario's is de openbare ruimte geen schuilplaats en dient het bezoekende publiek haaks op de toxische wolk te worden ontruimd. De luchtdichtheidseisen van het Bouwbesluit maken het mogelijk de schuilplaats ca. 4 uur te gebruiken. Dit soort scenario's zal met name grote aandacht en inspanningen vragen van de BHV organisatie. 3. Geadviseerd wordt gebruik te maken van de moderne technieken op smartphone en apps. 	Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. De toelichting is op dit onderdeel aangevuld.

3.5 Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, gemeente Loon op Zand

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	<p>Geconstateerd wordt dat met name de aangegeven bebouwingshoogte en bebouwingdichtheid een aanzienlijke invloed op de ruimtelijke kwaliteit kunnen hebben.</p> <p>Westelijke uitbreiding De toegestane bebouwingshoogte van 25 meter, in combinatie met een maximale dichtheid van maximaal 60%, aan de Europalaan, ten westen van de huidige entree. De bestemmingsgrens ligt hier direct aan de Europalaan, hetgeen kan leiden tot een onacceptabele straatwand aan de zuidzijde van de Europalaan. De afstand tot de weg is hier te gering om de ruimtelijke kwaliteit te kunnen waarborgen. Geadviseerd wordt om een overgangszone met lagere dichtheid en hoogte vast te leggen. Verder wenst de commissie nadere informatie over de bebouwingmogelijkheden langs de Europalaan, in de vorm van principeprofielen waarop de bebouwingsevenlop aan Eftelingzijde is aangegeven.</p> <p>Oostelijke uitbreiding De toegestane bouwhoogte van 50 meter, met afwijkingmogelijkheid tot 60 meter, langs de N261. De mogelijkheden voor bebouwing langs de N261 dienen in een ruimer perspectief te worden beschouwd, ook in samenhang met de ontwikkelingen langs de Horst ten noorden van de Europalaan.</p>	<p>Westelijke uitbreiding 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.</p> <p>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.</p> <p>Een deel van de gronden ten westen van de brandweerkazerne en het voormalige politiebureau aan de Dodenauweg te Kaatsheuvel worden uit het plangebied gehaald (zie onderstaande afbeelding van de verbeelding).</p>  <p>Aan de randen van het plangebied aan de zijde van de kern Kaatsheuvel is een bebouwingsvrije zone opgenomen waarbinnen geen attracties en hoge bebouwing kunnen komen. Het betreft een 10 m brede bebouwingsvrije zone langs de Europalaan, gevolgd door een zone van 40 m breed waarin de bouwhoogte maximaal 15 m bedraagt. Ten zuiden daarvan is pas een bouwhoogte van 25 m hoog mogelijk In het ontwerpbestemmingsplan is een zichtstudie opgenomen.</p> <p>Oostelijke uitbreiding 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</p>

		<p>(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.</p> <p>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.</p> <p>Binnenplanse afwijking bouwhoogte</p> <p>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 binnenplannen 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.</p>
b.	<p>Voor een mogelijke extra ontsluiting vanaf de N261 aan de zuidzijde is een wijzigingszone vastgelegd. De consequenties van deze ontsluiting voor de natuurwaarden ter plaatse worden nog onderzocht. De commissie wil kennisnemen van deze consequenties alvorens een oordeel te vellen over de wijzigingszone. In het algemeen hecht de commissie met nadruk aan het behoud van de natuurwaarden met name ten zuiden en oosten van de Efteling. De manier waarop hiermee wordt omgegaan is nog onvoldoende duidelijk.</p>	<p>Juist in het MER zijn deze aspecten expliciet onderzocht. Een en ander maakt onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Voor de opgenomen varianten in het MER wordt verwezen naar de beantwoording in paragraaf 3.3 onder a.</p>

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft (mede) aanleiding tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan:

- Een deel van de gronden ten westen van de brandweerkazerne en het voormalige politiebureau aan de Dodenauweg te Kaatsheuvel worden uit het plangebied gehaald.
- 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 binnenplannen 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.

- 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.

3.6 Heemkundekring Loon op 't Sandt

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	De heemkundekring heeft moeite met de opzet en systematiek van het 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. Qua opzet is aangesloten op het huidige bestemmingsplan "Wereld van de Efteling" uit 2013. Op de verbeelding zijn de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' (1 tot en met 4) toegevoegd. Hierbij is aangesloten bij de archeologische verwachtingen- en beleidskaart, zoals opgenomen in het ontwerp-archeologiebeleid van de gemeente Loon op Zand.
b.	De heemkundekring bepleit voor een andere begrenzing van het plangebied Wereld van de Efteling 2030.	De voorgestelde planbegrenzing wijkt niet af van de begrenzing c.q. aanduiding van de plannen van de Efteling, zoals opgenomen in de vastgestelde structuurvisie uit 2015.
c.	Er wordt getwijfeld aan de nut en noodzaak van een extra ontsluiting aan de zuidzijde van de Efteling.	Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3 onder a.
d.	De heemkundekring is van mening dat door de groeiplannen het leefklimaat verder wordt aangetaast.	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 doorgemaakt van ruim 26%. De Efteling staat op plek 24 in deze lijst en kent een vrij consistente groei van een kleine 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.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft (mede) aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Op de verbeelding zijn de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' (1 tot en met 4) toegevoegd.

3.7 Gemeente Tilburg

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Regulier verkeer De gemeente Tilburg maakt zich zorgen om mogelijke extra vertragingen op de N261 door de	In de verkeersstudie is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om het Eftelingverkeer en het reguliere verkeer samen congestievrij af te wikkelen.

	<p>groei van de bezoekersaantallen. Er is in de plannen tot nu toe en ook in dit voorontwerpbestemmingsplan vooral gerekend aan verkeer dat bij de Efteling moet zijn. Voor de gemeente Tilburg is onduidelijk wat de consequenties zijn voor het (boven)regionale verkeer.</p>	<p>De voor deze verkeersstudie gebruikte verkeersgegevens zijn voor het regulier verkeer gebaseerd op de verkeerscijfers voor het prognosejaar 2030 uit het Regionale verkeersprognosemodel Hart van Brabant. Binnen de regio bestaat overeenstemming over de juistheid van dit verkeersprognosemodel voor het gebruik voor verkeersstudies. Voor het Efteling-gebondenverkeer is gebruik gemaakt van specifiek onderzoek naar de huidige verkeersomvang en routekeuze van het Eftelingverkeer. Dat is gebeurd nadat bleek dat het regionale verkeersmodel het Eftelingverkeer gebrekkig toedeelt aan het wegennet en de Efteling in zijn geheel als één zone modelleert. In de verkeersstudie wordt expliciet ingegaan op de effecten van de groei van het Eftelingverkeer voor de doorstroming op de N261. Conclusie is dan ook dat de consequenties voor reguliere verkeer zijn meegenomen.</p>
<p>b.</p>	<p>Mobiliteitsmanagement De gemeente Tilburg vraagt aandacht voor alternatieven voor autoverkeer en parkeeroplossingen. Welke winst is er te halen uit combinaties met andere functies (in de regio) die ook gebruik maken van dezelfde infrastructuur, waardoor alternatieve oplossingen wel voorstelbaar zijn? Gelet op effecten op de doorstroming en de bereikbaarheid en mede op grond van de huidige congestie op de A59 en de N261, zou het studiegebied zich minimaal uit moeten strekken tot deze kruising en zo nodig ook verder. De gemeente Tilburg vraagt hier meer aandacht aan te besteden en biedt aan daarin gezamenlijk op te trekken.</p>	<p>De Efteling participeert in een 'living lab' van de provincie Noord-Brabant. Samen met de markt en kennisinstellingen onderzoeken zij de toepassingen van slimme mobiliteitsconcepten en intelligente transportsystemen om gasten binnen en naar de Wereld van de Efteling te vervoeren. Belangrijk daarbij is het benutten van de kansen die nieuwe informatie- en communicatietechnologieën bieden. Deze inzet van innovatieve ICT-oplossingen wordt Smart Mobility genoemd.</p> <p>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>De aan te leggen snelfietsroute Hart van Brabant kan meer gasten verleiden om op de fiets naar de Efteling te komen.</p> <p>Samen met de regio Hart van Brabant bekijkt de Efteling welke stappen er gezet kunnen worden om het openbaar vervoer verder te stimuleren.</p> <p>Daarnaast zet de Efteling in op meerdaags verblijf. Hierdoor kan de noodzakelijke groei bereikt worden zonder extra verkeersbewegingen op de N261 tijdens de spits.</p>

		Uit de verkeersstudie blijkt dat congestie vooral tijdens de avonduren zal voorkomen. In tegenstelling tot de aankomst van Eftelingbezoek is de Efteling in staat het vertrek te beïnvloeden. Dat gebeurt ook al in de huidige situatie. Als het bezoek een bepaalde omvang overschrijdt blijft de Efteling namelijk langer open. Dat gebeurt als compensatie voor de lange wachtrijen bij de attracties én om het vertrek van het bezoek meer in tijd te spreiden. Er vertrekt dan minder verkeer tijdens de avondspits en meer verkeer daarbuiten, later op de avond. Met deze beproefde sturingsmogelijkheid kan een congestievrije verkeersafwikkeling worden gewaarborgd.
c.	Groen, Leisure, Spin Off Het is wenselijk landschappelijke compensatie als gevolg van de groei in te zetten voor de regionale doelen. De beschreven uitbreidingen hebben groot effect en leveren ook een substantiële compensatieverplichting op. De bijdrage van de Efteling en de gemeente Loon op Zand tot nu toe aan het landschapspark Pauwels wordt gewaardeerd. Echter als het gebied als compensatie moet gaan dienen en als versteviging van de landschappelijke oostwest verbinding zal dit beter uitgewerkt en geborgd moeten worden.	Voor de natuur in het gebied wordt, in goed overleg met de natuurbelangenorganisaties, een natuurcompensatieplan opgesteld. Dit plan wordt toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.8 Gemeente Waalwijk

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Verkeersonderzoek Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt er een verkeersonderzoek te zijn waaruit zou blijken dat de congestie zich met name concentreert op de lokale toegang van het attractiepark. De gemeente Waalwijk sluit op voorhand echter zeker niet uit dat deze congestie zich uitstrekt tot de N261 en A59. Daarmee kan dit gevolgen hebben voor bereikbaarheid van de regio en daarmee dus ook voor de kern Waalwijk. Ook kan dit leiden tot grote aantallen sluipverkeer binnen de kernen Waspik en Sprang-Capelle. En daarmee kan de ontwikkeling dus ingrijpende gevolgen hebben voor de leefbaarheid c.q. het woon- en leefklimaat van de drie kernen van de gemeente Waalwijk.	Vooruitlopend op de ruimtelijke procedures is in het kader van de planvorming van het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 een uitgebreide verkeersstudie uitgevoerd. De rapportage over deze verkeersstudie is op 7 november 2016 toegevoegd aan de gemeente Waalwijk met het aanbod een toelichting hierop gegeven. In de verkeersstudie is onderbouwd welke maatregelen nodig zijn om tot een robuuste verkeersstructuur te komen die 7 miljoen bezoeken aan de Wereld van de Efteling mogelijk maakt. Uit deze studie blijkt dat tot 5,05 miljoen bezoeken per jaar met enkele aanpassingen aan de bestaande ontsluitende wegen congestievrij kan worden afgewikkeld over de N261 en de Europalaan (de verbinding tussen de N261 en de parkeerterreinen van de Efteling). Om meer verkeer af te wikkelen dient de oprit naar de N261 richting Waalwijk van een dubbele invoegstrook (taper) te worden voorzien. Samen met de omvang van het regulier op de N261 aanwezige verkeer treedt dan echter stagnatie op de N261 op. Om 7 miljoen bezoeken te kunnen verwerken is daarom een tweede (nieuwe) aansluiting op de N261 nodig. Deze is ruimtelijk, verkeers- en civieltechnisch inpasbaar ten zuiden van de Efteling. De verkeersstudie laat zien dat met twee aansluitingen per jaar nog 40 congestiemomenten optreden. Deze treden allen op gedurende de avondspits door vertrek van Eftelingbezoek (ontvangst

	<p>van het Eftelingbezoek is op alle momenten congestievrij gewaarborgd). De N261 heeft op deze 40 drukste dagen per jaar net niet voldoende capaciteit om naast het regulier verkeer ook al het verkeer in noordelijke richting af te wikkelen (74% van het Efteling verkeer vertrekt namelijk in noordelijke richting via de N261). Dan ontstaat file in het weefvak tussen de nieuwe aansluiting en de Europalaan.</p> <p>Om filevorming op dit weefvak van de N261 te voorkomen zou kunnen worden besloten de afrit naar de Europalaan af te sluiten, waardoor er minder weefbewegingen zijn. Meer voor de hand ligt het echter om het vertrek van het Eftelingverkeer te spreiden. In tegenstelling tot de aankomst van Eftelingbezoek is de Efteling in staat het vertrek te beïnvloeden. Dat gebeurt ook al in de huidige situatie. Als het bezoek een bepaalde omvang overschrijdt blijft de Efteling namelijk langer open. Dat gebeurt als compensatie voor de lange wachtrijen bij de attracties én om het vertrek van het bezoek meer in tijd te spreiden. Er vertrekt dan minder verkeer tijdens de avondspits en meer verkeer daarbuiten, later op de avond. Met deze beproefde sturingsmogelijkheid kan een congestievrije verkeersafwikkeling worden gewaarborgd. De 40 congestiemomenten volgen namelijk uit (worst case-)berekeningen die geen rekening houden met een latere sluiting van de Efteling.</p> <p>Over de aansluiting van de N261 op de A59 kan het volgende worden opgemerkt. Op de aansluiting van de N261 op de A59 treedt in de huidige situatie oponthoud op. Dit oponthoud zal in de referentiesituatie toenemen als gevolg van:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de autonome groei van het niet-Eftelingverkeer; ▪ de reconstructie van knooppunt Hooipolder (N27/A59) tot een ongelijkvloers knooppunt, als gevolg waarvan knooppunt Hooipolder niet langer als doseerpunt zal functioneren. <p>De groei van de omvang van het Eftelingverkeer kan in potentie bijdragen aan vaker en/of meer oponthoud. Dat dit niet alleen aan Eftelingverkeer ligt is zeker:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In de huidige situatie treedt oponthoud op werkdagen op tijdens de ochtendspits van het reguliere verkeer. Het Eftelingverkeer arriveert pas na de ochtendspits. Het Eftelingverkeer is daarmee niet de veroorzaker van het oponthoud, maar het zorgt mogelijk wel voor verlenging van een drukke spits. ▪ In de huidige situatie treedt het oponthoud ook op weekenddagen op waarop de omvang van het Eftelingbezoek gering is. Daaruit blijkt dat het oponthoud ook te wijten is aan andere verkeersaantrekkende bestemmingen, zoals bijvoorbeeld de meubelboulevard in Waalwijk. <p>Conclusie</p> <p>De verkeersstudie onderbouwt dat de regio ook na groei van het Eftelingverkeer zonder oponthoud bereikbaar blijft via de N261. Oponthoud kan mogelijk toenemen rond de aansluiting van N261 en de A59. Een dergelijke toename kan niet alleen</p>
--	---

		aan Eftelingverkeer worden verweten, maar heeft meerdere oorzaken en dient door de regio samen met het Rijk te worden aangepakt. De Efteling levert daarin graag een bijdrage.
b.	<p>Groei van de Efteling</p> <p>7 miljoen bezoekers zijn zeker niet uit te sluiten staat in de stukken. Gelet op het globale en flexibele karakter van het bestemmingsplan kan de gemeente Waalwijk zeker niet uitsluiten dat vanwege de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, het aangenomen aantal zelfs (fors) kan worden overschreden.</p> <p>In regionaal verband is besloten om de integrale gebiedsontwikkeling N261 ter hand te nemen. Waalwijk veronderstelt dat de ambities van de Efteling hier onderdeel van uitmaken. Het verdient daarom sterke aanbeveling de concrete ambities van de Efteling te spiegelen aan de regionale ambities op het gebied van Leisure en logistiek en in beeld te brengen welke gevolgen de groei van het aantal bezoekers heeft op het kunnen realiseren van genoemde regionale ambities.</p> <p>Daarnaast zou onderzocht kunnen worden of, en zo ja, op welke wijze de gezamenlijke ambities gerealiseerd kunnen worden, welke mogelijkheden om invloed uit te kunnen oefenen om deze ambities waar te maken en op welke wijze en door wie deze ingezet kunnen worden. Gedacht kan dan onder meer worden aan alternatieve vervoersvormen, parkeren op afstand, Smart Mobility, aangepaste openingstijden en dergelijke. Weliswaar worden deze wel beschreven in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan, maar het bestemmingsplan geen inzicht in de (on)haalbaarheid en/of (on)wenselijkheid van deze oplossingsrichtingen binnen de planperiode van 10 jaar. De gemeente Waalwijk vindt het jammer dat deze ook niet worden meegenomen als alternatieven in het MER.</p>	<p>In het huidige noch het toekomstige bestemmingsplan is een aantal bezoeken vastgelegd/vergund. Het nieuwe bestemmingsplan zet in op het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio, de kern Kaatsheuvel en de Efteling en beoogt daarvoor een aantal maatregelen te treffen. Ook wordt ingezet op een vergroting van het aandeel (inter)nationale verblijfsgasten, die meerdere bezoeken aan het park brengen maar slechts één maal aankomen en vertrekken.</p> <p>Zeër graag bekijken wij welke gezamenlijk ambities gerealiseerd kunnen worden.</p> <p>Vanuit beleidsmatig oogpunt is de uitbreiding van de Efteling op provinciaal niveau vastgelegd. Het voorontwerpbestemmingsplan is door de gemeente Loon op Zand ingebracht in het RRO Midden-Brabant. Het betreft de bijeenkomst van 21 december 2017. In het ontwerpbestemmingsplan is een terugkoppeling gegeven over de regionale afstemming.</p> <p>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>
c.	<p>Onderzoeken voorontwerpbestemmingsplan</p> <p>In het voorontwerpbestemmingsplan zijn vooral ambities vormgegeven. Wat ontbreekt is welke belangen hierbij zijn betrokken en de mate waarin deze daarbij zijn betrokken. Ook ontbreken op dit moment nagenoeg alle onderzoeken voor wat betreft de milieu- planologische effecten van de gewenste ontwikkeling. De gemeente Waalwijk heeft daardoor op dit moment geen goed inzicht in de effecten van de milieu-planologische aspecten en de wijze waarop deze zijn afgewogen ten opzichte van de ambities van de Efteling en de regionale ambities.</p> <p>Ook de NRD biedt op dit onderdeel vooralsnog weinig duidelijkheid en beperkt zich vooral tot een aantal kwalitatieve toetsingscriteria die vooralsnog</p>	<p>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.</p> <p>De gemeente maakt een belangenafweging 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. In het ontwerpbestemmingsplan zijn alle onderzoeken gereed en opgenomen bij het bestemmingsplan.</p>

	voor Waalwijk niet helder zijn afgebakend. Voor het specifieke onderwerp 'Verkeer' zou, mede gelet op bovenstaande effecten op de doorstroming en de bereikbaarheid en mede op grond van de huidige congestie op A59 en N261, het studiegebied zich minimaal uit moeten strekken tot deze kruising en zo nodig ook verder.	De aansluiting van de N261 op de A59 maakt in het MER onderdeel uit van het studiegebied. Binnen het studiegebied beperkt het onderzoeksgebied zich echter tot de aansluitingen van de toegangswegen naar de Efteling op de N261. In het MER wordt deze keuze verantwoord.
d.	De gemeente Waalwijk wil graag, voorafgaand aan het vervolgproces, met de gemeente Loon op Zand in overleg om daarmee toekomstige misverstanden en/of fricties zoveel mogelijk te voorkomen.	Natuurlijk staan wij open voor een dergelijk vervolgoverleg. Dit dan als extra ten opzichte van het reeds doorlopen interactieve traject in het kader van het Masterplan Wereld van de Efteling 2030. Ook is het voorontwerpbestemmingsplan aan de orde geweest in het zogenaamde regionale afstemminsoverleg Midden-Brabant.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.9 Natuurmonumenten

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	<p>Oostelijke uitbreiding</p> <p>Zoals uit het voorliggende bestemmingsplan duidelijk wordt, is de oostelijke uitbreiding van het attractiepark gepland in een natuurgebied dat deel uitmaakt van het Natuurnetwerk Brabant. Zo'n ingreep mag volgens de rijks- en provinciale regels voor de bescherming van het Natuurnetwerk (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) alleen plaatsvinden als sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en alternatieven ontbreken, de zogenaamde 'nee, tenzij'-regels.</p>	<p>De Efteling en de gemeente Loon op Zand menen dat het belang van het voorkomen van overlast voor de inwoners van Kaatsheuvel gecombineerd met de uitbreidingsbehoefte van de Efteling in het belang van haar economische zelfstandigheid dit belang vormen. Aangezien het plangebied in het noorden wordt begrensd door de bebouwing van Kaatsheuvel en ten zuiden door grotere en meer aaneengesloten natuurgebieden is er geen alternatief. De provinciale Verordening ruimte maakt herbegrenzing mogelijk, mits dit op de juiste wijze wordt gecompenseerd. Met de compensatie wordt een ecologische en recreatieve meerwaarde voor de regio gerealiseerd. Dit wordt uitgewerkt in een compensatieplan dat bij het bestemmingsplan is gevoegd.</p>
b.	<p>Hoogte attracties in oostelijke uitbreiding</p> <p>Het bestemmingsplan biedt ruimte voor attracties tot 50 meter hoogte. Dit is dubbel zo hoog als de bomen in het gebied. Gevolg zal zijn dat het geluid van (gebruikers van) deze attracties diep het aanliggende Natura 2000-gebied en stiltegebied Loonse en Drunense Duinen in zal dringen. Nu al reikt het geluid van mensen in achtbanen tot diep in het duingebied en verstoort de rust aldaar. Met een oostelijke uitbreiding met nog hogere attracties wordt die verstoring groter, zeker gezien de overwegend westenwinden. Natuurmonumenten verzoekt de hoogte in te perken dan wel anderszins te laten borgen dat er geen extra geluidverstooring op het Natura 2000- en Stiltegebied plaats vindt.</p> <p>Daarbij merkt Natuurmonumenten op dat er weliswaar enige analyse van de aanvaardbare hoogte van attracties heeft plaatsgevonden (bijlage 2 bij de toelichting), maar dat die alleen gaat over visuele aspecten en het hele bovengenoemde aspect van stilteverstoring blijft daarbij buiten beeld.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

		<p>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.</p> <p>In het kader van het MER zijn de geluidseffecten van de ontwikkelingen beschreven en getoetst. 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 geluidsbelasting op de natuur is in de planregels opgenomen dat het geluid binnen het plangebied niet dient uit te stralen naar het stiltegebied Loonse- en Drunense Duinen (artikel 10.5.2 van de regels).</p>
c.	<p>De mogelijke nieuwe zuidelijke ontsluiting</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In het plan wordt voorgesorteerd op de aanleg van een nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg voor autoverkeer, met twee alternatieven die in meer of mindere mate de natuur ten zuiden van de Efteling zullen doorsnijden. Natuurmonumenten gaat er graag vanuit dat maximaal ingezet wordt op de aangekondigde initiatieven met betrekking tot onder andere Smart Mobility, stimuleren openbaar vervoer en aanpassingen Europalaan, zodat voorkomen kan worden dat een zuidelijke ontsluitingsweg noodzakelijk wordt. Mocht een nieuwe ontsluitingsweg te zijner tijd nader onderbouwd kunnen worden en noodzakelijk blijken, dan heeft alternatief Eftelingsestraat onze voorkeur, omdat die het minst diep de natuur in dringt. Overigens pleiten wij ervoor om een eventueel noodzakelijke nieuwe ontsluitingsweg zo noordelijk mogelijk aan te leggen, dat wil zeggen zo dicht mogelijk tegen de huidige Efteling/ verblijfsrecreatie aan en zo min mogelijk de natuur in. 2. Daarbij wordt opgemerkt dat alle natuur die ingesloten zou komen te liggen tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de Efteling, niet meer als volwaardig onderdeel van het Natuurnetwerk kan functioneren en dientengevolge ook compensatieplichtig is. 3. Verder signaleren wij dat op de plankaart voor beide alternatieven een wetgevingszone is ingetekend, zonder dat in de bestemmingsplanregels is geborgd dat de ene wetgevingszone vervalt zodra er besloten wordt over de aanleg van de andere. Wij verzoeken u dit te corrigeren. 4. Het beoogde asfaltprofiel van maximaal 25 meter (exclusief bermen en taluds) breedte (zie regels, artikel 31.8) is overigens te ruim, dat lijkt ruimte te bieden voor een zesbaans weg. 5. Tot slot signaleren wij dat er voor die nieuwe aansluiting op de N261 ook ruimte aan de oostkant van de N261 wordt gereserveerd, in het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen. Dat is in strijd met het beschermingsbeleid voor Natura 2000 en onwenselijk. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. De alternatieven zijn onderzocht. Die zijn niet toereikend om de ambities van de Efteling en de bereikbaarheid van de kern Kaatsheuvel en de regio veilig te stellen. Voor de opgenomen varianten, en de geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a, uit het MER wordt verwezen naar de beantwoording bij 3.3 onder a. <p>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. 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 onder a. <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). De gemeente is voornemens bij de provincie</p> </p>

		<p>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> <p>3. In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet meer met een wijzigingsbevoegdheid gewerkt voor de zuidelijke ontsluiting. Gelet op de voorkeursvariant uit het MER (geoptimaliseerde variant 2a) wordt deze variant planologisch vastgelegd in het (ontwerp)bestemmingsplan.</p> <p>4. Door het opnemen van voorkeursvariant 2a in het ontwerpbestemmingsplan, is deze opmerking niet meer actueel. Gelet op de voorkeursvariant uit het MER (geoptimaliseerde variant 2a) vervalt dit gedeelte (oostelijk van de N261) uit het bestemmingsplan. De voorkeursvariant is opgenomen in het bestemmingsplan.</p>
d.	<p>Natuurnetwerk als natuur bestemmen</p> <p>Een aantal percelen die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Brabant zijn in het onderhavige plan bestemd tot 'Recreatie – Sport' dan wel agrarisch conform het nu geldende bestemmingsplan. Daar zitten percelen bij die al ingericht zijn als natuur. Verzocht wordt deze percelen alsnog als natuur te bestemmen, zoals te doen gebruikelijk.</p>	<p>Genoemde agrarische percelen, die eigendom zijn van de Efteling, zijn voorzien van de bestemming 'Natuur'. Daarnaast is voor de percelen die bestemd zijn tot 'Recreatie – Sport' een vergunningstelsel voor werken en werkzaamheden om de natuur- en landschapswaarden te beschermen opgenomen middels de dubbelbestemming Waarde-Natuur.</p>
e.	<p>Behouden van bestaande recreatieve routes</p> <p>In de toelichting staat dat bestaande recreatieve routes gehandhaafd zullen blijven. Dit onderschrijft Natuurmonumenten. Verzocht wordt dit waar mogelijk ook op de verbeelding en in de planregels expliciet te borgen.</p>	<p>In het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 is dit reeds vastgelegd. Er is in het ontwerpbestemmingsplan een plansystematiek toegepast waarbij openbare wegen ten behoeve van wegverkeer bestemd worden als 'Verkeer'. De bestaande recreatieve routes zijn binnen de andere recreatieve bestemmingen mogelijk en behoeven daarom geen expliciete regeling. Het is ook niet gebruikelijk om deze in bestemmingsplannen vast te leggen.</p>
f.	<p>Notitie reikwijdte en detailniveau voor het MER</p> <p>Natuurmonumenten signaleert dat het Stillegebiedenbeleid ontbreekt in de NRD. Verzocht wordt die toe te voegen.</p>	<p>Het Stillegebiedenbeleid maakt geen onderdeel uit van de ruimtelijke procedure c.q. de NRD. In het kader van het MER zijn echter wel de geluidseffecten van de ontwikkelingen beschreven en getoetst. 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 geluidsbelasting op de natuur is in de planregels opgenomen dat het geluid binnen het plangebied niet dient uit te stralen naar het stillegebied Loonse- en Drunense Duinen (artikel 10.5.2 van de regels).</p>

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft (mede) aanleiding tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan:

- 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.
- 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.
- 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.

3.10 Provincie Noord-Brabant

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	<p>Integratie stad en land</p> <p>Het plan biedt op dit onderdeel nog weinig zicht op wat het concreet betekent aan toevoeging van 'rode' functies in het gebied, ten opzichte van het vigerende plan. Zowel de plantoelichting als de regels bieden hier nog onvoldoende inzicht in. Wij achten een concreter beeld hiervan noodzakelijk om te kunnen bepalen wat de gevolgen zijn voor de integrale visie op het gebied. Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub a, lid 2 sub c en lid 5 sub a van de Verordening is het noodzakelijk vast te kunnen stellen dat de uitbreiding van de stedelijke ontwikkeling in omvang en ruimtelijke kwaliteit evenredig is en blijft met de beoogde groen en blauwe landschapontwikkeling.</p> <p>In dit verband wijzen wij erop dat indien op de juiste wijze invulling wordt gegeven aan de aanduiding 'integratie stad en land' hiermee ook invulling wordt gegeven aan artikel 3.2 van de Verordening.</p>	<p>Recent is hierover met de provincie gesproken. In paragraaf 3.3 van de toelichting is ingegaan op de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. Figuur 3.2 maakt inzichtelijk waar nieuwe bebouwingmogelijkheden worden toegevoegd. Hiermee ontstaat geen nieuw stedelijk gebied maar een recreatie/natuur- en landschapspark. Dit wordt geborgd door begrenzing van de bebouwingmogelijkheden, afgestemd op de natuurlijke driedeling in het gebied (figuur 3.1). Het huidige attractiepark en de oostelijke uitbreiding krijgen een bebouwingspercentage van 11%. Om overlast voor de inwoners van Kaatsheuvel te voorkomen en de Efteling meer jaarrondmogelijkheden te bieden is er voor gekozen om aansluitend aan de kern meer binnen attracties mogelijk te maken.</p> <p>De groene en blauwe kwaliteiten zijn voldoende geborgd omdat de Efteling eigenaar is van de gronden en natuur en landschap een essentieel onderdeel vormen van de belevingen die de Efteling creëert. Om deze positie naar de toekomst verder uit te bouwen blijft de Efteling zorgdragen voor haar 'landschappelijke decor' waarin de dag- of verblijfsrecreatie voorzieningen naadloos in de omliggende natuur overgaan. Dat geldt ook voor de beoogde ontwikkelingen in en aansluitend aan het huidige park.</p>
b.	<p>Regionale samenwerking en afstemming</p> <p>Het plan biedt nog geen inzicht in de wijze waarop dit heeft plaatsgevonden, wat dit heeft opgeleverd en welke afspraken daarbij gemaakt zijn. Het plan moet op dit onderdeel nog een nadere verantwoording bieden. Daarbij dringen wij erop aan om een schriftelijk document met de gemaakte afspraken te voegen bij het plan.</p>	<p>Bij de voorbereiding op het bestemmingsplan is meerdere malen gesproken met omliggende gemeenten. Opgemerkt kan hierbij worden dat de gemeenten Tilburg, Waalwijk en Dongen zijn uitgenodigd deel te nemen aan diverse overlegvergaderingen en presentaties. Ook zijn deze gemeenten in het kader van het vooroverleg om een reactie gevraagd.</p> <p>Het voorontwerpbestemmingsplan is door de gemeente Loon op Zand ingebracht in het RRO Midden-Brabant. Het betreft de bijeenkomst van 21 december 2017. In het ontwerpbestemmingsplan is een terugkoppeling gegeven over de regionale afstemming.</p>
c.	<p>Zorgvuldig ruimtegebruik</p> <p>Eén van de doelstellingen van het plan is het vergroten van de capaciteit ten behoeve van verblijfsaccommodatie binnen het park. De provincie wijst erop dat vanuit de motiveringsplicht welke voortvloeit uit de 'ladder voor duurzame verstedelijking'</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan wordt een nadere onderbouwing opgenomen voor het vergroten van de capaciteit ten behoeve van verblijfsaccommodatie. Het voorontwerpbestemmingsplan is door de gemeente Loon op Zand ingebracht in het RRO Midden-Brabant. Het betreft de bijeenkomst</p>

	<p>dit onderdeel van het plan nader onderbouwd moet worden. Daarbij zal moeten worden ingegaan op de noodzaak en dus behoefte om (een deel van) deze stedelijke voorzieningen buiten het bestaand stedelijk gebied en dus binnen het park (Integratie stad en land) te realiseren. Duidelijk moet zijn dat deze voorzieningen een onlosmakelijk onderdeel uitmaken van het park van de Efteling. In het plan is de onderbouwing hiervoor nog onvoldoende uitgewerkt. Zoals hierboven is aangegeven speelt op dit punt de verplichte regionale afstemming in het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO) een nadrukkelijke rol.</p>	<p>van 21 december 2017. In het ontwerpbestemmingsplan is een terugkoppeling gegeven over de regionale afstemming.</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. Gebruik maken van de bestaande infrastructuur sluit aan bij het zorgvuldig ruimtegebruik. 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 brandstofverkooppunt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water. De geoptimaliseerde variant 2a is in het ontwerpbestemmingsplan meegenomen en als zodanig bestemd.</p>
d.	<p>Herbegrenzing Natuurnetwerk Brabant en natuurcompensatie</p> <p>Geconstateerd wordt dat gedeelten van deze gebieden onvoldoende zijn beschermd in het plan. Sommige delen van het Natuurnetwerk Brabant (NNB) vallen binnen de detailbestemmingen 'Recreatie-Dagrecreatie' en 'Recreatie-Verblijfsrecreatie'. In deze bestemmingsplanbepalingen worden de waarden van het NNB onvoldoende beschermd, omdat hier geen dubbelbestemming 'Waarde Natuur' geldt en er evenmin in deze bestemmingsbepalingen gebruiksbepalingen opgenomen zijn in de vorm van een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden voor het beschermen van landschappelijke en ecologische waarden welke met het NNB samenhangen. In het kader van compensatieverplichtingen zijn voor dit bestemmingsplan ook afspraken gemaakt over een aantal andere zaken aangaande natuur, met gevolgen voor het bestemmingsplan en de begrenzingen in de Verordening ruimte. Wij constateren dat hieraan in het plan nog onvoldoende invulling en aandacht wordt gegeven.</p>	<p>De gemeente gaat met de provincie in overleg inzake nadere afstemming van onder andere de herbegrenzing van het Natuurnetwerk Brabant (NNB). De gemeente maakt het voornemen tot herbegrenzing kenbaar in de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>De negatieve effecten worden fysiek of financieel gecompenseerd volgens artikel 5.6 van de Verordening ruimte (compensatieregels). Hierop is ingegaan in het compensatieplan dat bij het bestemmingsplan is gevoegd.</p>
e.	<p>Herbegrenzing ten behoeve van de aanduiding 'Integratie 'stad-land'</p> <p>Ten aanzien van het voorgenomen verzoek om herbegrenzing (en daarmee uitbreiding) van de aanduiding 'Integratie stad-land' zal een nadere onderbouwing gegeven moeten worden op basis van de lagenbenadering, welke mede bepalend zal zijn voor de eventuele medewerking aan de herbegrenzing.</p>	<p>Bij de afweging van gebieden voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Noord-Brabant hanteert de provincie de zogeheten lagenbenadering. De lagenbenadering gaat uit van drie lagen. De onderste laag wordt gevormd door de bodemtypologie, de geomorfologie en het watersysteem en de hiermee samenhangende natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische (landschaps)waarden. De ontwikkeling ligt in een gemengd landelijk gebied met enkele niet samenhangende natuurgebieden. De ontwikkeling tast geen waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische waarden aan. De aanwezige natuur wordt gecompenseerd aansluitend aan aaneengesloten natuurgebied, zodat een samenhangend natuurnetwerk ontstaat.</p> <p>De tweede laag wordt gevormd door de infrastructuur. Deze laag is sturend voor ruimtelijke ontwikkelingen. De oostelijke en westelijke uitbreidingen in combinatie met een nieuwe ontsluiting op de N261 en parkeerterreinen zijn noodzakelijk voor het duurzaam functioneren van de Efteling.</p>

		<p>De derde en bovenste laag bestaat uit het ruimtegebruik voor wonen, werken, landbouw en recreatie (de occupatie). In dit geval is gekozen voor uitbreiding van de Efteling aansluitend aan het bestaande park. Om overlast voor de inwoners van de kern Kaatsheuvel te voorkomen wordt in eerste instantie oostelijk uitgebreid (zo ver mogelijk van de kern) en in een later stadium westelijk. Bij de westelijke uitbreiding wordt een toename aan overdekte voorzieningen mogelijk gemaakt om de geluidsbelasting op de kern Kaatsheuvel te beperken.</p> <p>Aangezien het plangebied in het noorden wordt begrensd door de bebouwing van Kaatsheuvel en ten zuiden door grotere en meer aaneengesloten natuurgebieden is er geen alternatief.</p>
f.	<p>Planregels Naast de ontwikkeling van het park de Efteling kent het plan ook meerdere agrarische bestemmingen. De planregels geven aanleiding tot opmerkingen.</p>	<p>De agrarische percelen van derden (niet zijnde de Efteling) schrappen we uit het bestemmingsplan. De planregels van de resterende agrarische percelen worden naar aanleiding van de reacties van de provincie aangepast.</p>

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft (mede) aanleiding tot de volgende aanpassingen van het bestemmingsplan:

- In de toelichting van het bestemmingsplan wordt een terugkoppeling gegeven van de gevoerde regionale afstemming.
- De agrarische percelen van derden zijn uit het bestemmingsplan geschrapt. De planregels en de verbeelding zijn hierop aangepast.
- De toelichting is nader ingevuld voor wat betreft de bebouwingmogelijkheden in het plangebied.

3.11 Rijkswaterstaat

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Geen opmerkingen.	De reactie is voor kennisgeving aangenomen.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.12 Waterschap Brabantse Delta

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Er is geen waterparagraaf opgenomen in de toelichting.	De waterparagraaf is in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen (paragraaf 6.4).
b.	Verzocht wordt het waterschap aangehaakt te laten blijven bij het MER en in het uit te werken waterhuishoudkundig plan alle waterhuishoudkundige zaken.	Het waterschap is bij de kernteamoverleggen uitgenodigd om deel te nemen en kennis te delen. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan/MER is aanvullend overleg gevoerd met het waterschap.
c.	Niet alle alvalwaterpersleidingen en oppervlaktewaterlichamen staan aangeduid.	De relevante bestanden zijn gedeeld door het waterschap en opgenomen op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. De waterparagraaf wordt toegevoegd in de toelichting. Op de verbeelding worden de ontbrekende leidingen opgenomen.

3.13 Waterschap De Dommel

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Waterschap De Dommel is benieuwd naar de vormgeving van de natuurcompensatie.	Het uitgangspunt van het natuurcompensatieplan is dat het de biodiversiteit in de regio ten goede komt. Waterschap De Dommel maakt onderdeel uit van het overleg over natuurcompensatie Wereld van de Efteling 2030.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Deze vooroverlegreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.