



gemeente Loon op Zand

# **BESTEMMINGSPLAN 'WERELD VAN DE EFTELING 2030'**

**Nota zienswijzen en ambtshalve aanpassingen**

Vastgesteld door de raad van de gemeente Loon op Zand op 20 september 2018.

## 1. INLEIDING

Het college van burgemeester en wethouders heeft het ontwerpbestemmingsplan '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 (hierna 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 ruimtelijk planologisch 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 is een m.e.r.-procedure doorlopen. Een milieueffectrapportage (m.e.r.) brengt de milieueffecten van een plan in beeld voordat de overheid daar een besluit over neemt. De verwachte effecten worden beschreven in een milieueffectrapport (MER). 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.

### Opzet c.q. leeswijzer Nota zienswijzen en ambtshalve aanpassingen

In navolging op de reacties op de leesbaarheid van onder meer het Eindverslag inspraakprocedure en ambtelijke wijzigingen betreffende het voorontwerpbestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030', is de opzet van de onderhavige 'Nota zienswijzen en ambtshalve aanpassingen' aangepast.

Wederom is er gekozen van een clustering van de indieners van zienswijzen op basis van geografische clustering. Op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) is de totale nota in geanonimiseerde vorm beschikbaar. Daarnaast ontvangen de indieners van de zienswijzen dan wel hun gemachtigden per post een inhoudelijke reactie op de zienswijze. Dit betreft een reactie zonder verwijzingen naar de gemeentelijke reactie op andere zienswijzen.

### Commissie voor de m.e.r.

Op 29 mei 2018 heeft de Commissie voor de m.e.r. (hierna: de commissie) betreffende het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030' en bijbehorend MER advies uitgebracht. De commissie adviseert over de inhoud van milieueffectrapporten. Een MER brengt de milieugevolgen van een project in beeld voordat de overheid (in dit geval de gemeente) daar een besluit over neemt.

De commissie adviseert over wat beschreven moet worden in het rapport en toetst wat beschreven is. In het MER van de Wereld van de Efteling 2030 zijn de effecten beschreven voor verkeer, natuur, landschap en cultuurhistorie, archeologie, bodem, water, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid en duurzaamheid en energie.

Naast het rapport heeft de commissie ook alle zienswijzen in het kader van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030' ontvangen. De commissie constateert dat het MER veel goede informatie bevat over de milieugevolgen van het voornemen. Op twee onderdelen (stikstofdepositie en energieneutraliteit) ontbrak echter nog informatie om het milieubelang volledig te kunnen meewegen in de besluitvorming.

Op de hiervoor benoemde punten is het MER aangevuld. Deze aangevulde MER maakt integraal onderdeel uit van het onderhavige (gewijzigd) vastgestelde bestemmingsplan.

### Beeldkwaliteitsplan

Mede als gevolg van de ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. is aan het vastgestelde bestemmingsplan een beeldkwaliteitsplan toegevoegd. Doel is onder meer om inzicht te geven op welke wijze de randen van de uit te breiden Efteling (zowel het uit te breiden attractiepark, nieuwe aan te leggen parkeervoorzieningen en nieuwe verblijfsaccommodatie) in de toekomst worden ingevuld.

De afstanden van de in het beeldkwaliteitsplan opgenomen zones, zijn opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan. De opzet en de verdere invulling van het beeldkwaliteitsplan zijn meerdere malen besproken met de Commissie Ruimtelijk Kwaliteit. Deze commissie kan instemmen met het beeldkwaliteitsplan.

Het beeldkwaliteitsplan is in hoofdlijnen als volgt opgebouwd:

- algemene inleiding;
- beschrijving ruimtelijke geschiedenis de Efteling;
- omschrijving Efteling-identiteit;
- beschrijving landschappelijke waarden en kwaliteiten;
- kaart (nieuwe) landschappelijk raamwerk en randen;
- 10 gebiedspaspoorten.

De gebiedspaspoorten zijn het meest relevant voor wat betreft de beoogde concrete invulling van de randen. Met het oog op de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan, is in een aantal van de gebiedspaspoorten aangegeven hoe groot de afstand wordt tussen de uitbreiding van de Efteling ten opzichte van de bestaande bebouwing van de kern Kaatsheuvel (Europalaan, woningen Koningsdiep). Tevens is aangegeven hoe randen worden ingericht (grondwallen, water, bomen en dergelijke). Het beeldkwaliteitsplan is als aparte bijlage bij de planregels toegevoegd.

### Voorwaardelijke verplichtingen

In het vast te stellen bestemmingsplan zijn in de planregels verschillende zogenaamde 'voorwaardelijke verplichtingen' opgenomen. Een aantal van deze verplichtingen is toegevoegd naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen.

Een voorwaardelijke verplichting is een planregel die verplicht tot het uitvoeren van (een) bepaalde maatregel(en) alvorens een nieuwe ontwikkeling tot stand kan worden gebracht; die maatregelen zijn nodig om de nieuwe ontwikkeling ruimtelijk aanvaardbaar te laten zijn.

## 2. GEVOLGDE PROCEDURE

Het ontwerpbestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030' (inclusief alle bijlagen, waaronder het MER) heeft van donderdag 15 maart 2018 tot en met woensdag 25 april 2018 voor iedereen ter inzage gelegen. Ook was het ontwerpbestemmingsplan te raadplegen via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en [www.loonopzand.nl](http://www.loonopzand.nl).

Een ieder kon gedurende de termijn dat het ontwerp ter inzage lag zowel schriftelijk als mondeling een zienswijzen indienen op het ontwerpbestemmingsplan.

## 3. ZIENSWIJZEN

### 3.1 Ontvangen zienswijzen

Van de volgende (rechts)personen en/of instanties zijn (mondelinge) zienswijzen ontvangen:

#### Zienswijzen Kaatsheuvel-West

1	Zienswijze 1
2	Zienswijze 2
3	Zienswijze 3
4	Zienswijze 4
5	Zienswijze 5
6	Zienswijze 6
7	Zienswijze 7
8	Zienswijze 8
9	Zienswijze 9
10	Zienswijze 10
11	Zienswijze 11
12	Zienswijze 12
13	Zienswijze 13
14	Zienswijze 14
15	Zienswijze 15
16	Zienswijze 16
17	Zienswijze 17

#### Zienswijzen Kaatsheuvel-Midden-Oost

18	Zienswijze 18
19	Zienswijze 19
20	Zienswijze 20
21	Zienswijze 21
22	Zienswijze 22
23	Zienswijze 23

**Zienswijzen Horst Kaatsheuvel**

24	Zienswijze 24
25	Zienswijze 25
26	Zienswijze 26
27	Zienswijze 27
28	Zienswijze 28
29	Zienswijze 29
30	Zienswijze 30
31	Zienswijze 31
32	Zienswijze 32
33	Zienswijze 33
34	Zienswijze 34

**Zienswijzen Prinsessenbuurt Kaatsheuvel**

35	Zienswijze 35
36	Zienswijze 36
37	Zienswijze 37
38	Zienswijze 38
39	Zienswijze 39
40	Zienswijze 40

**Zienswijzen Bernsehoef Kaatsheuvel**

41	Zienswijze 41
42	Zienswijze 42
43	Zienswijze 43
44	Zienswijze 44
45	Zienswijze 45
46	Zienswijze 46
47	Zienswijze 47
48	Zienswijze 48
49	Zienswijze 49
50	Zienswijze 50
51	Zienswijze 51
52	Zienswijze 52
53	Zienswijze 53

**Zienswijzen Duiksehoef Loon op Zand**

54	Zienswijze 54
55	Zienswijze 55
56	Zienswijze 56
57	Zienswijze 57
58	Zienswijze 58
59	Zienswijze 59

**Zienswijzen Kraanven en Blauwloop Loon op Zand**

60	Zienswijze 60
61	Zienswijze 61
62	Zienswijze 62
63	Zienswijze 63
64	Zienswijze 64
65	Zienswijze 65
66	Zienswijze 66
67	Zienswijze 67
68	Zienswijze 68
69	Zienswijze 69

**Zienswijzen Bergstraat en Heideweg Loon op Zand**

70	Zienswijze 70
71	Zienswijze 71
72	Zienswijze 72
73	Zienswijze 73
75	Zienswijze 74
75	Zienswijze 75
76	Zienswijze 76
77	Zienswijze 77
78	Zienswijze 78
79	Zienswijze 79
80	Zienswijze 80
81	Zienswijze 81
82	Zienswijze 82

**Zienswijzen instanties en organisaties**

83	TenneT TSO b.v.
84	Provincie Noord-Brabant
85	Commissie Ruimtelijke Kwaliteit
86	Brabantse Milieufederatie en Natuurmonumenten
87	Radio Vliegclub Brabant
88	Gemeente Tilburg
89	Gemeente Waalwijk
90	Vermilion Energy Netherlands B.V.
91	Bijenhoudersvereniging St. Ambrosius
92	Heemkundekring Loon op 't Sandt

**Zienswijze Rassers advocaten**

93	Rassers Advocaten (namens 81 personen + handtekeningenlijst)
----	--

**Overige zienswijze**

94	Zienswijze 94
----	---------------

Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen en derhalve ontvankelijk. De zienswijzen worden daarom inhoudelijk behandeld.

### 3.2 Opzet Nota zienswijzen en ambtshalve aanpassingen

De zienswijzen zijn geografisch als volgt geclusterd:

▪ Zienswijzen Kaatsheuvel-West	Paragraaf 3.3.1	Pagina 7
▪ Zienswijzen Kaatsheuvel-Midden-Oost	Paragraaf 3.3.2	Pagina 31
▪ Zienswijzen Horst Kaatsheuvel	Paragraaf 3.3.3	Pagina 39
▪ Zienswijzen Prinsessenbuurt Kaatsheuvel	Paragraaf 3.3.4	Pagina 46
▪ Zienswijzen Kinkenpolder Kaatsheuvel	Paragraaf 3.3.5	Pagina 55
▪ Zienswijzen Bernsehoef Kaatsheuvel	Paragraaf 3.3.6	Pagina 60
▪ Zienswijzen Duiksehoef Loon op Zand	Paragraaf 3.3.7	Pagina 120
▪ Zienswijzen Kraanven en Blauwloop Loon op Zand	Paragraaf 3.3.8	Pagina 129
▪ Zienswijzen Bergstraat en Heideweg Loon op Zand	Paragraaf 3.3.9	Pagina 140
▪ Zienswijzen instanties en organisaties	Paragraaf 3.3.10	Pagina 154
▪ Zienswijze Rassers advocaten	Paragraaf 3.3.11	Pagina 169
▪ Overige zienswijze	Paragraaf 3.3.12	Pagina 196

Voor de leesbaarheid en om de omvang van voorliggend document te beperken wordt bij de beantwoording van de zienswijzen in sommige gevallen gebruik gemaakt van verwijzingen naar een eerdere beantwoording als de zienswijzen inhoudelijk gelijk zijn.

### 3.3 Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Hierna is de ingekomen zienswijze samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Het feit dat de zienswijze samengevat wordt weergegeven betekent niet dat onderdelen van de zienswijze die niet expliciet worden benoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De zienswijze wordt in zijn totaliteit beoordeeld.

#### 3.3.1 Zienswijzen Kaatsheuvel-West

##### *Zienswijze 1*

1	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Waardedaling van woning.	Indien reclamant van mening is als gevolg van voorliggend ontwerpbestemmingsplan planschade te onder vinden, dan staat het inspreker vrij, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een verzoek om tegemoetkoming planschade in te dienen.	Nee
b.	Het gebruik van eigen grond aan de Dreefseweg 70 op de manier waarop dat nu gedaan wordt, zal niet meer mogelijk zijn, aangezien de westelijke uitbreiding hieraan gaat grenzen en vanwege de toename van het autoverkeer. De gronden worden gebruikt voor het biologisch telen van groenten	De westelijke uitbreiding (het parkeerterrein) zal landschappelijk worden ingepast. Hierdoor wordt voldoende afstand aangehouden ten opzichte van het perceel van reclamant. Een en ander is vastgelegd in een beeldkwaliteitsplan dat is toegevoegd als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan.	Er is een beeldkwaliteitsplan toegevoegd als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan.

	<p>en fruit. Daarnaast lopen er geiten en pluimvee.</p>	<p>De gevolgen van de luchtkwaliteit als gevolg van de verkeerstoename zijn onderzocht. Deze vormen geen aanleiding om het telen van gewassen ter plaatse te staken. De grond van reclamant aan de Dreefseweg 70 maakt geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan en de bestemming wijzigt niet. Het gebruik daarvan kan zonder beperkingen worden voortgezet.</p> <p>Mocht reclamant van mening zijn schade te ondervinden als gevolg van voorliggend bestemmingsplan, dan kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een verzoek om tegemoetkoming planschade worden ingediend.</p>	
--	---	--	--

### Zienswijze 2

2	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	<p>De groei van de Efteling zoals het bedrijf dat nu voorstaat heeft effecten voor de Loonse en Drunense Duinen. Door de toename van verkeer zal de stikstofdepositie op dit overbelaste gebied toenemen. Dit is in strijd met goede ruimtelijke ordening, aangezien de Efteling nog niet is aangemerkt als project in het kader van de PAS.</p>	<p>De Efteling heeft een aanvraag status prioritair project bij provincie Noord-Brabant ingediend. Tevens is op advies van de Commissie voor de m.e.r. berekend op welke wijze de stikstofbelasting binnen de normen kan blijven mocht de status van prioritair project onverhoopt niet toegekend worden.</p>	Nee
b.	<p>De uitbreiding zal gevolgen hebben voor woon- en leefklimaat van de bewoners van de kern Kaatsheuvel. Met name diegenen in de zuidelijke buitenrand zullen onder meer worden geconfronteerd met toename van geluid en fijnstof.</p>	<p>De effecten van de uitbreiding op het milieu, in het bijzonder de luchtkwaliteit en geluid zijn onderzocht in het milieueffectrapport. Uit deze onderzoeken volgt dat voor wat betreft de luchtkwaliteit geconcludeerd is dat op alle toetspunten ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke normen (grenswaarden). Voor inrichtingslawaai wordt voldaan aan de richtwaarden, of is de toename van het geluid niet groter dan 1 dB. Ook voor wegverkeerslawaai geldt dat de toename van de geluidbelasting langs de randen van de woonkern is beperkt tot maximaal 1 dB. Een toename van maximaal 1 dB is niet waarneembaar met het menselijk gehoor en daarmee aanvaardbaar.</p>	Nee
c.	<p>De plannen zullen ook een aanzienlijke waardedaling van het appartement "Koningshoek" betekenen. Het vrije uitzicht zal worden aangetast.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1a.</p>	



d.	Voldoen aan de VNG-richtlijn "bedrijven en milieuzonering", waarbij het parkeerterrein en attracties op minstens 300 meter van de woonbebouwing c.q. zuidzijde van de Europalaan geplaatst worden.	Vooropgesteld moet worden dat de Handreiking bedrijven en milieuzonering van de VNG richtafstanden aangeeft. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken. Omdat in dit geval niet aan deze richtafstand wordt voldaan, is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de ontwikkeling mogelijk is binnen de grenzen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en van de vigerende milieuvergunning.	Nee
----	--	---	-----

### Zienswijze 3

3	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De groei van de Efteling zoals het bedrijf dat nu voorstaat heeft effecten voor de Loonse en Drunense Duinen. Door de toename van verkeer zal de stikstofdepositie op dit overbelaste gebied toenemen. Dit is in strijd met goede ruimtelijke ordening, aangezien de Efteling nog niet is aangemerkt als project in het kader van de PAS.	Zie antwoord op zienswijze 2a.	
b.	De uitbreiding zal gevolgen hebben voor woon- en leefklimaat van de bewoners van de kern Kaatsheuvel. Met name diegenen in de zuidelijke buitenrand zullen onder meer worden geconfronteerd met toename van geluid en fijnstof.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	
c.	De plannen zullen ook een aanzienlijke waardedaling van het appartement "Koningshoek" betekenen. Het vrije uitzicht zal worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	
d.	Voldoen aan de VNG-richtlijn "bedrijven en milieuzonering", waarbij het parkeerterrein en attracties op minstens 300 meter van de woonbebouwing c.q. zuidzijde van de Europalaan geplaatst worden.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	

### Zienswijze 4

4	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De groei van de Efteling zoals het bedrijf dat nu voorstaat heeft effecten voor de Loonse en Drunense Duinen. Door de toename van verkeer zal de stikstofdepositie op dit overbelaste gebied toenemen. Dit is in strijd met goede ruimtelijke ordening, aangezien de Efteling nog niet is aangemerkt als project in het kader van de PAS.	Zie antwoord op zienswijze 2a.	

b.	De uitbreiding zal gevolgen hebben voor woon- en leefklimaat van de bewoners van de kern Kaatsheuvel. Met name diegenen in de zuidelijke buitenrand zullen onder meer worden geconfronteerd met toename van geluid en fijnstof.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	
c.	De plannen zullen ook een aanzienlijke waardedaling van het appartement "Koningshoek" betekenen. Het vrije uitzicht zal worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	
d.	Voldoen aan de VNG-richtlijn "bedrijven en milieuzonering", waarbij het parkeerterrein en attracties op minstens 300 meter van de woonbebouwing c.q. zuidzijde van de Europalaan geplaatst worden.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	

### Zienswijze 5

5	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De groei van de Efteling zoals het bedrijf dat nu voorstaat heeft effecten voor de Loonse en Drunense Duinen. Door de toename van verkeer zal de stikstofdepositie op dit overbelaste gebied toenemen. Dit is in strijd met goede ruimtelijke ordening, aangezien de Efteling nog niet is aangemerkt als project in het kader van de PAS.	Zie antwoord op zienswijze 2a.	
b.	De uitbreiding zal gevolgen hebben voor woon- en leefklimaat van de bewoners van de kern Kaatsheuvel. Met name diegenen in de zuidelijke buitenrand zullen onder meer worden geconfronteerd met toename van geluid en fijnstof.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	
c.	De plannen zullen ook een aanzienlijke waardedaling van het appartement "Koningshoek" betekenen. Het vrije uitzicht zal worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	
d.	Voldoen aan de VNG-richtlijn "bedrijven en milieuzonering", waarbij het parkeerterrein en attracties op minstens 300 meter van de woonbebouwing c.q. zuidzijde van de Europalaan geplaatst worden.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	

## Zienswijze 6

6	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De groei van de Efteling zoals het bedrijf dat nu voorstaat heeft effecten voor de Loonse en Drunense Duinen. Door de toename van verkeer zal de stikstofdepositie op dit overbelaste gebied toenemen. Dit is in strijd met goede ruimtelijke ordening, aangezien de Efteling nog niet is aangemerkt als project in het kader van de PAS.	Zie antwoord op zienswijze 2a.	
b.	De uitbreiding zal gevolgen hebben voor woon- en leefklimaat van de bewoners van de kern Kaatsheuvel. Met name diegenen in de zuidelijke buitenrand zullen onder meer worden geconfronteerd met toename van geluid en fijnstof.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	
c.	De plannen zullen ook een aanzienlijke waardedaling van het appartement "Koningshoek" betekenen. Het vrije uitzicht zal worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	
d.	Voldoen aan de VNG-richtlijn "bedrijven en milieuzonering", waarbij het parkeerterrein en attracties op minstens 300 meter van de woonbebouwing c.q. zuidzijde van de Europalaan geplaatst worden.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	

## Zienswijze 7

7	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De groei van de Efteling zoals het bedrijf dat nu voorstaat heeft effecten voor de Loonse en Drunense Duinen. Door de toename van verkeer zal de stikstofdepositie op dit overbelaste gebied toenemen. Dit is in strijd met goede ruimtelijke ordening, aangezien de Efteling nog niet is aangemerkt als project in het kader van de PAS.	Zie antwoord op zienswijze 2a.	
b.	De uitbreiding zal gevolgen hebben voor woon- en leefklimaat van de bewoners van de kern Kaatsheuvel. Met name diegenen in de zuidelijke buitenrand zullen onder meer worden geconfronteerd met toename van geluid en fijnstof.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	
c.	De plannen zullen ook een aanzienlijke waardedaling van het appartement "Koningshoek" betekenen. Het vrije uitzicht zal worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	
d.	Voldoen aan de VNG-richtlijn "bedrijven en milieuzonering", waarbij het	Zie antwoord op zienswijze 2d.	

	parkeerterrein en attracties op minstens 300 meter van de woonbebouwing c.q. zuidzijde van de Europalaan geplaatst worden.		
--	--	--	--

### Zienswijze 8

8	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De groei van de Efteling zoals het bedrijf dat nu voorstaat heeft effecten voor de Loonse en Drunense Duinen. Door de toename van verkeer zal de stikstofdepositie op dit overbelaste gebied toenemen. Dit is in strijd met goede ruimtelijke ordening, aangezien de Efteling nog niet is aangemerkt als project in het kader van de PAS.	Zie antwoord op zienswijze 2a.	
b.	De uitbreiding zal gevolgen hebben voor woon- en leefklimaat van de bewoners van de kern Kaatsheuvel. Met name diegenen in de zuidelijke buitenrand zullen onder meer worden geconfronteerd met toename van geluid en fijnstof. Geluid(overlast) wordt nu al ervaren.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	
c.	De plannen zullen ook een aanzienlijke waardedaling van het appartement "Koningshoek" betekenen. Het vrije uitzicht zal worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	
d.	Voldoen aan de VNG-richtlijn "bedrijven en milieuzonering", waarbij het parkeerterrein en attracties op minstens 300 meter van de woonbebouwing c.q. zuidzijde van de Europalaan geplaatst worden.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	
e.	Vrees voor een parkeergarage in de voortuin en 'wild-parkeren' in de wijk .	De planregels en verbeelding van het bestemmingsplan zijn aangepast, zodat op de westelijke parkeervoorziening (P-West, tussen de Dodenaauweg en Dreefseweg) geen parkeergarage gerealiseerd kan worden. Voor de parkeervoorzieningen nabij de hoofdentree van het attractiepark en de parkeervoorziening(en) langs de Horst blijft deze mogelijkheid wel bestaan. Op alle parkeervoorzieningen blijft het mogelijk om overkappingen met zonnepanelen te plaatsen (bij P-West tot een hoogte van maximaal 4 m).  De verbinding via de Eftelingsestraat wordt zo vormgegeven dat het verkeer alleen parkeerterrein P-West kan bereiken en niet in de verleiding komt om op andere plaatsen te parkeren. Mocht wildparkeren onverhoopt toch	Het bestemmingsplan is aangepast, zodat op de westelijke parkeervoorziening (P-West, tussen de Dodenaauweg en Dreefseweg) geen parkeergarage gerealiseerd kan worden.

		het geval zijn, dan bestaat er conform het gemeentelijk parkeerbeleid de mogelijkheid om 'belanghebbendenparkeeren' in te voeren.	
f.	Vrees voor een verstopte in- en toerit tot de wijk.	Een uitgebreide verkeersstudie onderbouwt dat de verkeersafwikkeling gewaarborgd is voor zowel het regionale, lokale als Eftelingverkeer.	Nee

### Zienswijze 9

9	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Het verkeer zal alleen maar toenemen met de voorgenomen uitbreidingsplannen. Zo loop je op gezette tijden vast in het verkeer en kun je zeer moeizaam de Europalaan oprijden.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
b.	De relatieve rust buiten piekuren zal permanent verstoord worden door de attracties die heel dichtbij gebouwd mogen worden en de parkeergelegenheid pal voor de deur. Ook zal door de toename van het verkeer de uitstoot van fijnstof toenemen.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	
c.	Momenteel is er vrij uitzicht, met de uitbreidingsplannen is dat verleden tijd. Dit komt door de mogelijkheid voor een parkeergarage van 9 meter op 10 meter afstand en gebouwen van 25 meter hoogte.	Zie antwoord op zienswijze 8e.	
d.	Waardedaling van woning.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	

### Zienswijze 10

10	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	<p>De meeste waarden zoals luchtkwaliteit, geluid, lichtvervuiling en overige milieuaspecten, met uitzondering van de aanlegfase, zouden binnen of nagevoeg binnen de normen blijven. Hoe kan dit bij een toename van ongeveer 580.000 extra voertuigenbewegingen (maal twee, in verband met minimaal in- en uitrijden).</p> <p>Door het toestaan van gebouwen tot een hoogte van 50 meter dringt het geluid nog verder door in de kern van Kaatsheuvel en in de achterliggende natuurgebieden en stiltegebieden van de Loonse en Drunense duinen. Ook lichtvervuiling speelt een belangrijke rol.</p>	<p>In de uitgevoerde onderzoeken is uitgebreid beschreven op welke wijze de diverse onderzoeken zijn uitgevoerd en welke uitgangspunten hierbij gehanteerd zijn. Hierbij is rekening gehouden met de uitbreiding zoals die wordt voorgestaan door de Efteling en zoals die ook is begrensd op 7 miljoen bezoeken per jaar. Deze onderzoeken zijn door de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) getoetst en voor het overgrote deel van een positief advies voorzien.</p> <p>De Cmer heeft aangegeven: 'Het MER bevat veel goede informatie over de milieugevolgen van het voornemen. Op twee onderdelen (stikstofdepositie en energieneutraliteit) ontbreekt echter nog informatie om het milieubelang</p>	De regels voor de maximale bouwhoogte ter hoogte van de oostelijke uitbreiding zijn aangepast.

		<p>volledig te kunnen meewegen in de besluitvorming.’ Ten aanzien van de ontbrekende informatie is een aanvulling op het MER opgesteld die hierin voorziet.</p> <p>Aan de westzijde van het plangebied worden overigens geen gebouwen met een hoogte van 50 m mogelijk gemaakt. De maximale bouwhoogte van gebouwen bedraagt binnen het bouwvlak maximaal 25 m. In het bestemmingsplan is hierbij nog een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om hier onder voorwaarden tot maximaal 30 m hoogte te bouwen. Hierover moet het college apart beslissen.</p> <p>In het bestemmingsplan geldt voor de oostelijke uitbreiding een bebouwingspercentage van maximaal 11%. Om reclamant tegemoet te komen wordt de maximale bouwhoogte voor het noordelijke deel van de oostelijke uitbreidingszone een lagere bouwhoogte vastgelegd van 35 m (in plaats van 50 m). Daarnaast dient er een minimale afstand van 50 m tussen gebouwen te zitten waarvan de bouwhoogte maximaal 50 m bedraagt. Aanvullend is vastgelegd dat over de totale lengte van het perceel grenzend aan de N261 maximaal 45% van de bouwwerken en attracties boven de boomgrens mag uitkomen. Op deze wijze is gewaarborgd dat er geen hoge aaneengesloten bebouwing ontstaat in deze zone. Zowel voor de oostelijke als de westelijke uitbreiding is een analyse uitgevoerd voor een aanvaardbare hoogte in verband met zichtlijnen.</p>	
b.	De drie genoemde voorwaarden voor de zuidelijke ontsluiting zijn onvoldoende met argumenten onderbouwd en vinden daarom geen draagvlak.	De voorwaarden zoals deze gesteld zijn voor de zuidelijke ontsluiting zijn afdoende onderbouwd in het bestemmingsplan en het MER. Wij verwijzen hiervoor naar paragraaf 3.4 (Vaststaande en variabele elementen) van de toelichting van het bestemmingsplan.	Nee
c.	Parkeren op afstand moet een absolute voorwaarde zijn voor de Efteling en het gemeentebestuur moet deze voorwaarde aan de Efteling opleggen. Dit mag niet meer binnen de kern Kaatsheuvel.	Tijdens de raadsvergadering van de gemeente Loon op Zand van 16 februari 2017 is een amendement aangenomen dat stelt: ‘extra benodigde parkeerplaatsen moeten in eerste instantie op eigen terrein worden gerealiseerd (incl. de mogelijkheid tot gestapeld parkeren), waarbij hieraan gekoppeld ook	Nee

		<p>structurele aanpassingen aan de Europalaan moeten worden onderzocht'. Dit amendement is terug te vinden in de raadsstukken.</p> <p>In het kader van het ontwerpbestemmingsplan en het MER is door APPM een onderzoek uitgevoerd naar parkeren op afstand. Uit het onderzoek blijkt dat er twee kansrijke locaties zijn: de Vloevelden nabij de N261 afrit Loon op Zand en het voormalige Mobilisatiecomplex. De locatie Vloevelden is als alternatief op milieueffecten beoordeeld maar is niet als voorkeursalternatief uit de m.e.r. gekomen. Naar de toekomst van het voormalige Mobilisatiecomplex, eigendom van de provincie Noord-Brabant, voert de gemeente Tilburg een onderzoek uit. Per brief heeft zij De Efteling laten weten momenteel nog geen uitspraak te kunnen doen over wat deze toekomst is.</p>	
d.	<p>Technisch is het mogelijk om voor de middellange termijn (tot 2025) met een extra rijstrook te werken op de Europalaan. Dit is noodzakelijk omdat de 5,05 miljoen bezoeken inmiddels al zijn overschreden.</p>	<p>Bij meer dan 5,05 miljoen bezoeken per jaar is altijd een tweede aansluiting op de N261 nodig om te voldoen aan het uitgangspunt van de provincie, de gemeente en de Efteling dat op slechts maximaal 15 dagen op enig moment op de dag oponthoud optreed. In de verkeerstudie 2016 is berekend dat bij de ontvangst van 4,67 miljoen bezoeken in 2015 al op 104 dagen op enig moment van de dag oponthoud optrad. De tweede aansluiting is nodig omdat vertrekkend Eftelingverkeer maar met één rijstrook aan de N261 kan worden toegevoegd. Bij toevoeging van verkeer met meerdere rijstroken ontstaat er zoveel turbulentie op de N261 door het invogende verkeer dat het doorgaande verkeer op de N261 stagneert. Daardoor zou de bereikbaarheid van de regio in gevaar komen.</p> <p>Gekozen is voor wisselstroken op de Europalaan in plaats van een extra rijstrook, omdat een extra rijstrook zeer lastig is in te passen, geen ruimte laat voor de huidige stedenbouwkundig inpassen met onder meer bomen en groen.</p> <p>Daarnaast vraagt de omvang van het Eftelingverkeer om 3 rijstroken, maar vraagt de omvang van het lokale verkeer in de tegenrichting slechts 1 rij-</p>	Nee

		strook. Het Eftelingverkeer kent immers twee piekmomenten met veel verkeer in 1 richting: 's ochtends naar de Efteling, aan het eind van de middag/begin avond vertrek uit de Efteling.	
e.	De beperking in het woongenot uit zich in te verwachten geluidsoverlast en horizonvervuiling die gaat optreden bij een bebouwingspercentage van 60%.	<p><b>Geluid</b></p> <p>Voor het toetsingskader voor geluid wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van bijlage 14 van het MER.</p> <p>De maximale toegestane geluiduitstraling (geluidsnormen) van de Efteling ligt vast in de vigerende omgevingsvergunning Milieu in de vorm van een contour met geluidsemissiepunten. Als het attractiepark wordt uitgebreid met nieuwe attracties dan wordt daar een omgevingsvergunning milieu (uitbreidingsvergunning of veranderingsvergunning) voor verleend.</p> <p>In het vergunningverleningsproces wordt altijd getoetst aan de vigerende contour met emissiepunten. De geluidsuitstraling mag niet groter worden dan de vergunde waarden. De normen worden gehandhaafd door vooraf opgestelde geluidsberekeningen te toetsen aan de geluidsnormen of door te meten tijdens de geluidsproductieperiode.</p> <p>De ligging van de emissiepuntencontour of de geluidsnormen worden niet veranderd middels voorliggende bestemmingsplan.</p> <p>In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin meetpunten uit de de huidige milieuvergunning de norm zijn en niet overschreden mogen worden.</p> <p><b>Beeldkwaliteitsplan</b></p> <p>Om inzicht te geven op welke wijze de stedenbouwkundige en landschappelijke samenhang van de toe te voegen functies wordt geborgd, is een beeldkwaliteitsplan aan het bestemmingsplan toegevoegd. Dit document is een bijlage bij de planregels. Met een voorwaardelijke verplichting wordt een koppeling met het beeldkwaliteitsplan gemaakt. Hierin is geborgd dat de bouw van gebouwen, attracties en recreatieverblijven in de nieuw te ont-</p>	<p>In de planregels is een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van geluid opgenomen.</p> <p>Daarnaast is een beeldkwaliteitsplan aan het bestemmingsplan toegevoegd.</p> <p>In het bestemmingsplan is naast een maximum percentage bebouwd oppervlak een minimaal percentage groen toegevoegd.</p>



		<p>wikkelen deelgebieden waarvoor gebiedspaspoorten zijn opgesteld in het beeldkwaliteitsplan uitsluitend is toegestaan indien op de betreffende gronden de ruimtelijke inpassing zoals opgenomen in het beeldkwaliteitsplan, gelijktijdig wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden. Aangezien sprake zal zijn van een fasegewijze ontwikkeling zal de landschappelijke inpassing worden gerelateerd aan het te ontwikkelen gebied.</p> <p>Verder is in het bestemmingsplan naast een maximum percentage bebouwd oppervlak een minimaal percentage groen toegevoegd. Hierbij is geborgd dat het gebruik van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'minimum percentage groen (%)' uitsluitend is toegestaan indien ten minste het ter plaatse aangegeven percentage aan groen c.q. water gelijktijdig wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden. Aangezien sprake zal zijn van een fasegewijze ontwikkeling zal het ter plaatse aangegeven percentage worden gerelateerd aan de grondoppervlakte van het te ontwikkelen gebied waardoor het aandeel groen c.q. water toeneemt naarmate het gebied uitontwikkeld wordt om uiteindelijk het ter plaatse aangegeven percentage te bedragen.</p>	
f.	Varianten voor de zuidelijke ontsluiting 1, 2, 2b én 2a zouden als niet haalbaar moeten worden aangemerkt en niet doorgevoerd worden. Variant 3 verdient de voorkeur. Er zijn vele genoemde redenen om voor variant 3 te kiezen, dus waarom wordt voor variant 2a gekozen?	Het voorkeursalternatief (VKA) is samengesteld naar aanleiding van het inzicht dat het milieueffectrapport opleverde bij toetsing van de verschillende varianten. Het voorkeursalternatief is nog aanvullend uitgewerkt in een separate Notitie milieueffecten voorkeursalternatief die als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan is gevoegd. De bereikbaarheid is in het voorkeursalternatief gewaarborgd en verbetert aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie: de 104 dagen met oponthoud in de huidige situatie worden terug gebracht tot maximaal 15.	Aan de toelichting is een separate Notitie milieueffecten voorkeursalternatief toegevoegd.
g.	De voorliggende m.e.r. is gebaseerd op de situatie van 16 juli 2017. Inmiddels werden aanpassingen gedaan. Hoe zijn die tussentijdse aanpassingen in de m.e.r verwerkt en wat zijn de resultaten van die aanpassingen.	Met de infrastructurele aanpassingen (aan de Europalaan) die in de tussentijd zijn uitgevoerd/gepland is in het kader van de uitgevoerde onderzoeken reeds rekening gehouden. Die resultaten zijn ook in het MER beschreven.	Nee
h.	Het verkeer aan de N261 zal worden afgeleid vanwege de zichtlocatie van de Efteling.	De provincie Noord-Brabant heeft als eigenaar van de N261 laten weten dat vanaf de provinciale weg geen	Aan het beeldkwaliteitsplan is opgenomen dat in overleg

		bewegende attracties zichtbaar mogen zijn. In het beeldkwaliteitsplan is opgenomen dat in overleg met de eigenaar van de N261 wordt bepaald of er vanuit verkeersveiligheid voorwaarden aan bouwwerken worden gesteld. Het beeldkwaliteitsplan is middels een voorwaardelijke verplichting gekoppeld aan de regels van het bestemmingsplan.	met de eigenaar van de N261 wordt bepaald of er vanuit verkeersveiligheid voorwaarden aan bouwwerken worden gesteld.
i.	Bij het Efteling Hotel en bij de Eftelingsestraat is het voorstelbaar dat er een 30 km/h zone komt, maar om geloofwaardig te zijn voor alle weggebruikers zou op de tussenliggende wegvakken een regime van 60 km/h moeten gelden. Verder: waar vindt de afwikkeling van de gasten van Bosrijk en het Loonsche Land plaats en welke route volgen zij?	De Horst tussen de Eftelingsestraat en de Europalaan krijgt een 30 km/h-regime net als de Eftelingsestraat tussen de Horst en Dodenauweg. De overige wegvakken van de route tussen Eftelingsestraat en de aansluiting Loon op Zand hebben een 60km/h-regime.  Het verkeer van de gasten van Efteling Bosrijk en Efteling Loonsche Land wordt afgewikkeld via de Eftelingsestraat en de Horst (zowel in noordelijke als zuidelijke richting).	Nee
j.	Wat wordt de status van de Kinkenpolder? Kunnen de inwoners van Kaatsheuvel dezelfde gebruikersmogelijkheden ervaren, en zo nee: wat zijn de beperkingen.	De Kinkenpolder blijft een openbaar toegankelijk verbinding voor fietsers, wandelaars en bestemmingsverkeer. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt opgenomen dat bij kruisend verkeer op de Kinkenpolder, tussen Eftelingverkeer en het overige (langzaam) verkeer, over het algemeen het langzaamverkeer (niet zijnde Eftelingverkeer) voorrang krijgt ten opzichte van Eftelingverkeer. Dit wordt geregeld met verkeersregelaars. Als dat tot problemen leidt dan gaat De Efteling met het bevoegd gezag in overleg om tot een oplossing c.q. alternatieve voorzieningen te komen.	In de toelichting van het bestemmingsplan wordt opgenomen dat bij kruisend verkeer op de Kinkenpolder, tussen Eftelingverkeer en het overige (langzaam) verkeer, over het algemeen het langzaamverkeer (niet zijnde Eftelingverkeer) voorrang krijgt ten opzichte van Eftelingverkeer.
k.	Tegen het gebruik van de Eftelingsestraat voor in- en uitgaand snelverkeer van dagrecreanten naar de parkeerplaatsen van de Efteling. Als de straat toch opengesteld wordt is een vrij liggend fietspad van 4 meter en een wandelpad van 2 meter een voorwaarde.	De keuze voor het voorkeursalternatief betekent dat een gedeelte van de Eftelingsestraat een verkeersfunctie krijgt voor het verkeer tussen de N261 en de westelijk daarvan gelegen parkeervoorzieningen. Langs de Eftelingsestraat komen voorzieningen voor fietsers en wandelaars.	Nee
l.	Bij grote drukte kunnen de brandweervrijwilligers niet binnen de gestelde normtijden de kazerne bereiken.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
m.	Waar en hoe wordt het kappen van bomen gecompenseerd.	In Nederland worden houtopstanden buiten de bebouwde kom beschermd door de Wet natuurbescherming. In artikel 4 van deze wet staan de regels hiervoor omschreven. Voor de geveld houtopstand geldt een meldings- en herplantplicht. Een herbeplanting dient	Nee

		binnen 3 jaar na vellen gedaan te zijn. In een later stadium wordt per inrichtingsproject duidelijk hoeveel bomen gekapt worden en op welke wijze deze gecompenseerd worden.	
--	--	--	--

### Zienswijze 11

11	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De voorspelling dat fysieke uitbreiding nodig is, is tot na 2020/2025 te onzeker om die ambitie nu al definitief in een bestemmingsplan vast te leggen.	De gemeente heeft de Efteling in haar Structuurvisie Loon op Zand 2030 verzocht om middels een projectplan uitspraken te doen over de ruimtelijke ontwikkeling van de Wereld van de Efteling tot 2030. In het door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan Wereld van de Efteling 2030 staat dit beschreven. Het bestemmingsplan is de juridisch planologische vertaling hiervan. Het is vanuit de Wet ruimtelijke ordening gebruikelijk voor een periode van minimaal 10 jaar vooruit te kijken in het kader van een nieuw bestemmingsplan.	Nee
b.	Eerst was 'agrarisch' nog de beste aanduiding voor het gebied ten westen van de Dodenauweg en het noorden van de Eftelingsestraat, maar een paar jaar later kan het niet zo zijn dat dit niet meer actueel en passend is en de planologische bestemming moet worden gewijzigd in een dagrecreatieve resp. verblijfsrecreatieve bestemming.	Het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling' uit 2013 had een consoliderend karakter en had met name als doel de lappendeken van bestemmingsplannen te vervangen door één plan met een uniforme juridische regeling. Na de vaststelling van dit bestemmingsplan is het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 opgesteld waarin de ruimtelijke ontwikkeling van de Wereld van de Efteling centraal staat. Dit Masterplan is door de gemeenteraad vastgesteld en nu vertaald in een nieuw bestemmingsplan waarbij de gronden ten westen van de Dodenauweg en ten noorden van de Eftelingsestraat zijn voorzien van een passende recreatieve bestemming.	Nee
c.	Over de aantasting van de leefbaarheid en het woongenot in de woonwijken als gevolg van de uitbreiding wordt met geen woord gerept, terwijl die aantasting er onmiskenbaar is.	De effecten van de uitbreiding op het milieu zijn onderzocht in het MER. Het MER en de onderzoeken die hieraan ten grondslag liggen zijn door de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) getoetst en voor het overgrote deel van een positief advies voorzien. De Cmer heeft aangegeven: 'Het MER bevat veel goede informatie over de milieugevolgen van het voornemen. Op twee onderdelen (stikstofdepositie en energieneutraliteit) ontbreekt echter nog informatie om het milieubelang	Aan de toelichting is een separate Notitie milieueffecten voorkeursalternatief en een separate aanvulling op het MER toegevoegd.

		<p>volledig te kunnen meewegen in de besluitvorming.'</p> <p>Ten aanzien van de ontbrekende informatie is een aanvulling op het MER opgesteld die hierin voorziet.</p>	
d.	<p>Het meest intensieve, drukke, rumoerige en overlast gevende deel van de zonering wordt geprojecteerd in een zone pal tegen de woonwijken die aan de Europalaan grenzen, terwijl de minder overlast bezorgende verblijfsrecreatie en de nog rustigere vormen van recreatie juist in de verder weg gelegen zones zijn geprojecteerd. Dit is de omgekeerde wereld.</p>	<p>De keuze voor deze opbouw in zones komt voort uit de vastgestelde Structuurvisie Loon op Zand 2030 en is nader uitgewerkt in het eveneens door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan Wereld van de Efteling 2030. Het bestemmingsplan vormt de juridisch-planologische vertaling hiervan. Zie verder de beantwoording op zienswijze 10e.</p>	Nee
e.	<p>Uitbreiding kan ook plaatsvinden op de plaats waar nu de Golf ligt, aangezien deze wel enkele hectaren kan missen om deze uitbreidingscapaciteit op te vangen.</p>	<p>Met het besluit van de gemeenteraad om in te stemmen met de Structuurvisie Loon op Zand 2030 en het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 is het niet mogelijk om intensieve vormen van dagrecreatie in het zuidelijke gedeelte te realiseren. Wel is ontwikkeling van verblijfsrecreatie binnen de bestemming Recreatie-Sport (Efteling Golfpark) mogelijk binnen de zone verblijfsrecreatie in het groen.</p>	Nee
f.	<p>Het gebied ten westen van de Dodenauweg wordt, anders dan in de toelichting wordt beweerd, wel degelijk een nieuw stedelijk gebied waar intensieve dagrecreatie komt. Dit is niet in overeenstemming met de Verordening ruimte 2014.</p>	<p>Het gebied ten westen van de Dodenauweg ligt binnen een gebied met de aanduiding 'Integratie stad-land'. De invulling van dit gebied is in overeenstemming met de Verordening ruimte. De provincie heeft op dit aspect ook geen inhoudelijke opmerkingen ingebracht.</p>	Nee
g.	<p>Zolang niet de zekerheid is verkregen dat negatieve effecten op het aangrenzende Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen zijn uitgesloten, mag het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.</p>	<p>Uit de opgestelde passende beoordeling blijkt dat de negatieve effecten op Natura 2000 gering zijn en geen van de effecten significante gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Ten aanzien van stikstofdepositie geldt dat gebruik kan worden gemaakt van het PAS. Op dit moment is nog voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar. Met de aanvraag prioritaire status wordt ontwikkelingsruimte gereserveerd. Naar oordeel van het bevoegd gezag is voldoende verzekerd dat de toedeling van ontwikkelingsruimte niet leidt tot significante effecten op het Natura 2000-gebied. Voor de effecten op Natura 2000 wordt een vergunning Wet natuurbescherming aangevraagd.</p> <p>In de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien</p>	<p>In de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van de milieugebruiksruimte.</p>

		<p>van de milieugebruiksruimte. Hierin is opgenomen dat: uitbreiding, wijziging of intensivering van activiteiten uitsluitend is toegestaan indien:</p> <p>a. de activiteiten vergund zijn door middel van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (of diens voorganger: de Natuurbeschermingswet 1998), dan wel;</p> <p>b. de activiteiten niet leiden tot een toename van stikstofdepositie, of de toename van stikstofdepositie niet leidt tot een overschrijding dan wel verdere overschrijding van de kritische depositiewaarden voor verzuringsgevoelige habitats binnen Natura 2000, dan wel;</p> <p>c. nog voldoende ontwikkelingsruimte binnen het segment 'onder grenswaarde' binnen het PAS (Programmatische Aanpak Stikstof) beschikbaar is voor de betreffende activiteiten, dan wel;</p> <p>d. nog voldoende ontwikkelingsruimte binnen het segment 'vrije ontwikkelingsruimte' (segment 2) binnen het PAS (Programmatische Aanpak Stikstof) beschikbaar is voor de betreffende activiteiten, dan wel;</p> <p>e. nog voldoende ontwikkelingsruimte binnen het segment 'prioritair project' (segment 1) binnen het PAS (Programmatische Aanpak Stikstof) aanwezig is voor de betreffende activiteiten.</p>	
h.	De verkeersproblematiek is nu al veel te groot en wordt door de groeiambitie alleen maar groter. Zolang het blijft bij bedenken van (voorlopige en ontoereikende) oplossingsvarianten, zonder volledige oplossing van de problematiek, mag de ontwikkeling niet planologisch mogelijk gemaakt worden.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
i.	De groenstrook ten oosten van de Dodenauweg moet gehandhaafd blijven. De bufferzone moet doorgetrokken worden in westelijke richting. Deze bufferstrook moet vrij van gebouwen en bouwwerken blijven en van substantiële breedte blijven.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

Zienswijze 12

12	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Waardedaling van woning.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	
b.	De beperking in het woongenot uit zich in te verwachten geluidsoverlast, een onaanvaardbare toenemende verkeersdruk en een onaanvaardbare extra belasting c.q. verlies van natuurgebied. Er wordt op geen enkele wijze gemotiveerd waarom er sprake zou zijn van een 'beperkte geluidsemisatie'. De richtwaarden van het geluid zullen worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
c.	De toenemende verkeersdruk kan niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied. Het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Alternatieven zijn onvoldoende onderzocht.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
d.	De onderliggende onderzoeken zijn gebaseerd op onrealistische aannames. De rapportages geven aan dat er geen gevaar zou bestaan voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, maar de plannen zijn groots van opzet en zullen een enorme impact gaan hebben op het woon- en leefklimaat.	Zie antwoord op zienswijze 11c.	
e.	Gepresenteerde plannen zijn in strijd met artikel 3:2 Awb, want ze worden niet in alle gevallen gedragen door toereikend onderzoek. Hierdoor kan er in strijd met artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening ook geen sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening.	Alle onderzoeken onderliggend bij het bestemmingsplan zijn door de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) getoetst. Voor de goede orde kan hierbij opgemerkt worden dat dit ook geldt voor de verschillende verkeersvarianten. Tevens zijn alle ingekomen zienswijzen toegestuurd aan de Cmer. De onderzoeken zijn door de Cmer getoetst en voor het overgrote deel van een positief advies voorzien. De Cmer heeft aangegeven: 'Het MER bevat veel goede informatie over de milieugevolgen van het voornemen. Op twee onderdelen (stikstofdepositie en energieneutraliteit) ontbreekt echter nog informatie om het milieubelang volledig te kunnen meewegen in de besluitvorming.' Ten aanzien van de ontbrekende informatie is een aanvulling op het MER opgesteld die hierin voorziet. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat de ontwikkeling leidt tot verschillende milieueffecten. Er zijn meerdere mogelijkheden om deze effecten te beperken. Voor alle mogelijke maatregelen is ruimte	Nee

		geboden in de juridische regeling. Ook fysiek is ruimte geboden in het geval een maatregel ruimtelijk moet worden ingepast.	
f.	Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen wordt aangetast. Er is een ontheffing nodig voor activiteiten en/of inrichtingen binnen en ook buiten het stiltegebied die een nadelige invloed hebben op de stilte in het stiltegebied. Daarnaast is er vrees voor het verlies van het aangrenzende natuurgebied waar het dicht bij het huis goed vertoeven is, aangezien dit gebied zonder enige inspraak zou kunnen verdwijnen.	Effecten op het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen zijn onderzocht in de passende beoordeling behorende bij het milieueffectrapport. Ook de regels met betrekking tot Stiltegebied blijven van kracht. Het verlies aan natuur deel uitmakend van het Natuur Netwerk Brabant wordt gecompenseerd. Zie hiervoor de toelichting natuurcompensatie als bijlage bij het bestemmingsplan.	Nee
g.	Bij hoge bouwwerken zal het mogelijk zijn om van bovenaf direct in de tuin te kunnen kijken. Verder zal het bestaande uitzicht in ernstige mate worden aangetast.	Om inzicht te geven op welke wijze de stedenbouwkundige en landschapelijke samenhang van de toe te voegen functies wordt geborgd, is een beeldkwaliteitsplan aan het bestemmingsplan toegevoegd. Hierin is ook aangegeven hoe groot de afstand wordt tussen de uitbreiding van de Efteling ten opzichte van de bestaande bebouwing van de kern Kaatsheuvel (Europalaan, woningen Koningsdiep). Tevens is aangegeven hoe randen worden ingericht (grondwallen, water, bomen en dergelijke). Het beeldkwaliteitsplan is als aparte bijlage bij de planregels toegevoegd. Verder is in de planregels naast een maximum percentage bebouwd oppervlak een minimaal percentage groen toegevoegd.	De planregels en verbeelding zijn op dit onderdeel aangepast. Daarnaast is een beeldkwaliteitsplan als bijlage bij de planregels van het bestemmingsplan toegevoegd.
h.	Voldoen aan de VNG-richtlijn "bedrijven en milieuzonering", waarbij het parkeerterrein en attracties op minstens 300 meter van de woonbebouwing c.q. zuidzijde van de Europalaan geplaatst worden en 200 meter tot een gemengd gebied. Aan deze richtafstanden wordt niet voldaan.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	
i.	Binnen de huidige erfafscheidingen en de bestaande locatie van de Efteling zijn voldoende mogelijkheden om te investeren in het park en renovaties uit te voeren.	De Efteling blijft in de toekomst investeren in het in stand houden van haar attractiepark, maar heeft daar buiten ook ruimte nodig om verder uit te kunnen groeien. Voor het huidige attractiepark geldt in het bestemmingsplan een percentage van 11% ten aanzien van het bebouwd oppervlak. Het renoveren of vervangen binnen het bestaande attractiepark staat los van de groeiambities van de Efteling, zoals de gemeente deze ambities faciliteert binnen het bestemmingsplan.	Nee

j.	De bebouingsdichtheid van 60% is te groot. Ook de bouwhoogtes zijn onaanvaardbaar.	Zie antwoord op zienswijze 10e. In aanvulling hierop kan gezegd worden dat gekozen wordt voor overdekte attracties om geluidsoverlast op de kern Kaatsheuvel te voorkomen. Bij het overdekken van attracties wordt het bebouingspercentage snel veel hoger dan 11%, hiervoor is een referentiestudie uitgevoerd.	
----	--	---	--

### Zienswijze 13

13	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De groei van de Efteling gaat veel sneller dan bij het opstellen van dit plan en de daaraan ten grondslag liggende rapporten werd voorzien.	De Efteling heeft het afgelopen jaar (2017) 5,18 miljoen bezoeken ontvangen. In 2016 waren dat er nog 4,76 miljoen. De stijging is grotendeels te danken aan de investeringen in de nieuwe familieattractie Symbolica en vakantiepark Efteling Loonsche Land. Ook vierde de Efteling in 2017 haar 65-jarig bestaan met alle publiciteit daaromheen. Het vasthouden van een aantal van 5,18 miljoen bezoeken, het doel voor de Efteling in 2020, is een uitdaging. De Efteling zet daarom voor 2019 en 2020 in op een kwalitatieve groei: de waardering van de gasten naar een nóg hoger niveau tillen. Uit de studie van ZKA blijkt dat een groei tot 6,5 - 7 miljoen bezoeken per jaar reëel is. Er is een voorwaardelijke verplichting in de planregels opgenomen dat groei boven de 7 miljoen bezoeken per jaar met dit bestemmingsplan niet zonder nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling mogelijk is. Ook is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen die borgt dat, vóór ingebruikname van attracties op de nieuw bestemde onderdelen uit dit bestemmingsplan, de wegen die deel uitmaken van het voorkeursalternatief (de zuidelijke ontsluiting) zijn aangepast/ingericht, zodat deze wegen ook als zodanig gebruikt kunnen worden. Ook dienen er voldoende parkeerplaatsen aanwezig te zijn.	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van het maximaal aantal bezoeken. Ook zijn in het bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ten aanzien van het aanpassen van de infrastructuur.
b.	Mede gelet op de groei van het autoverkeer in het algemeen en de drukker wordende N261 als belangrijke stroomweg dienen de zo best mogelijke voorwaarden te worden geschapen om het Efteling-verkeer vanaf de N261 zonder oponthoud zo efficiënt	Daarin wordt voorzien. De situatie verbetert. Verder zie antwoord op zienswijze 8f.	



	mogelijk naar de parkeerterreinen van de Efteling te leiden.		
c.	Subvariant 1a biedt vergeleken met de andere onderzochte varianten en de uiteindelijk voorgestelde "geoptimaliseerde Subvariant 2a" is de beste oplossing, maar is toch ook nog niet voldoende om de verkeersproblematiek op te lossen. De subvariant 2a is een ondeugdelijk lapmiddel dat in het licht van de te verwachten verdere groei van de Efteling geen afdoende oplossing zal blijken te zijn.	Zie antwoord op zienswijze 10f.	
d.	Uit het plan en het MER blijkt niet dat voor de hand liggende aanpassingen zoals aanpassing van de kruising Europalaan/Horst en aanpassing van de huidige toegang naar de parkeerterreinen) voor de gewenste doorstroming (serieus) zijn onderzocht.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
e.	De ter rechtvaardiging van de keuze voor deze variant van de zuidelijke ontsluiting aangevoerde argumenten (minder opoffering natuur; realiseren parkeren op eigen terrein) zijn niet valide.	Er heeft een integrale afweging van de varianten plaatsgevonden. Op basis hiervan is uiteindelijk voor het voorkeursalternatief gekozen. Zoals eerder aangegeven heeft de keuze van het voorkeursalternatief niet geleid tot opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r..	Nee

#### Zienswijze 14

14	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Waardedaling van woning.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	
b.	De beperking in het woongenot uit zich in te verwachten geluidsoverlast, een onaanvaardbare toenemende verkeersdruk en een onaanvaardbare extra belasting c.q. verlies van natuurgebied. Er wordt op geen enkele wijze gemotiveerd waarom er sprake zou zijn van een 'beperkte geluidsemisatie'. De richtwaarden van het geluid zullen worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
c.	De toenemende verkeersdruk kan niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied. Het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Alternatieven zijn onvoldoende onderzocht.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
d.	De onderliggende onderzoeken zijn gebaseerd op onrealistische aannames. De rapportages geven aan dat er geen gevaar zou bestaan voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, maar de plannen zijn groots van opzet en	Zie antwoord op zienswijze 11c.	

	zullen een enorme impact gaan hebben op het woon- en leefklimaat.		
e.	Gepresenteerde plannen zijn in strijd met artikel 3:2 Awb, want ze worden niet in alle gevallen gedragen door toereikend onderzoek. Hierdoor kan er in strijd met artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening ook geen sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening.	Zie antwoord op zienswijze 12e.	
f.	Natura2000-gebied Loonse en Drunense Duinen wordt aangetast. Er is een ontheffing nodig voor activiteiten en/of inrichtingen binnen en ook buiten het stiltegebied die een nadelige invloed hebben op de stilte in het stiltegebied. Daarnaast is er vrees voor het verlies van het aangrenzende natuurgebied waar het dicht bij het huis goed vertoeven is, aangezien dit gebied zonder enige inspraak zou kunnen verdwijnen.	Zie antwoord op zienswijze 12f.	
g.	Bij hoge bouwwerken zal het mogelijk zijn om van bovenaf direct in de tuin te kunnen kijken. Verder zal het bestaande uitzicht in ernstige mate worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 12g.	
h.	Voldoen aan de VNG-richtlijn "bedrijven en milieuzonering", waarbij het parkeerterrein en attracties op minstens 300 meter van de woonbebouwing c.q. zuidzijde van de Europalaan geplaatst worden en 200 meter tot een gemengd gebied. Aan deze richtafstanden wordt niet voldaan.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	
i.	Binnen de huidige erfafscheidingen en de bestaande locatie van de Efteling zijn voldoende mogelijkheden om te investeren in het park en renovaties uit te voeren.	Zie antwoord op zienswijze 12i.	

### Zienswijze 15

15	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Waardedaling van woning.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	
b.	De beperking in het woongenot uit zich in te verwachten geluidsoverlast, een onaanvaardbare toenemende verkeersdruk en een onaanvaardbare extra belasting c.q. verlies van natuurgebied. Er wordt op geen enkele wijze gemotiveerd waarom er sprake zou zijn van een 'beperkte geluidsemisatie'. De richtwaarden van het geluid zullen worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

c.	De toenemende verkeersdruk kan niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied. Het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Alternatieven zijn onvoldoende onderzocht. De bereikbaarheid van Kaatsheuvel wordt door de grote stroom van auto's ernstig belemmerd, vooral in de ochtenduren wanneer de Efteling op gaat. Het alternatief om via de Eftelingsestraat naar Tilburg te gaan wordt ook geblokkeerd voor inwoners van Kaatsheuvel wanneer deze voor Eftelingverkeer wordt gebruikt.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
d.	Er is op de huidige locaties nu al onvoldoende parkeerruimte. Met de komst van deze uitbreiding neemt deze overlast nog een extra toe. Er bestaat daarnaast een gedegen kans dat er in de wijk geparkeerd gaat worden. Als er hierdoor parkeervergunningen moeten komen, zullen deze door de bewoner moeten worden betaald, omdat de Efteling wil uitbreiden.	Zie antwoord op zienswijze 8e.	
e.	Het voorkeursalternatief voert langs het noorden en oosten van Villa Pardoes en sluit vervolgens circa 150 meter ten zuiden van de huidige Eftelingsestraat op de Horst aan. Dit heeft ernstige nadelige gevolgen voor het woongenot.	De verlegging van de Eftelingsestraat heeft naar onze mening geen negatieve invloed op het woongenot van reclamant. Wat het verblijf in Villa Pardoes betreft: de weg langs Villa Pardoes zal passend landschappelijk worden ingepast. Verder draagt het geldende en te handhaven 30 km/h-regime bij aan een beperking van eventuele hinder voor Villa Pardoes.	Nee
f.	De onderliggende onderzoeken zijn gebaseerd op onrealistische aannames. De rapportages geven aan dat er geen gevaar zou bestaan voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, maar de plannen zijn groots van opzet en zullen een enorme impact gaan hebben op het woon- en leefklimaat. Daarnaast is volgens het MER de geluidsbelasting te fors.	Zie antwoord op zienswijze 11c.	
g.	Gepresenteerde plannen zijn in strijd met artikel 3:2 Awb, want ze worden niet in alle gevallen gedragen door toereikend onderzoek. Hierdoor kan er in strijd met artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening ook geen sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening.	Zie antwoord op zienswijze 12e.	
h.	Is er rekening gehouden met het lawaai van de touringcarbussen naast het reguliere verkeer naar het nieuwe	Het verkeer naar de westelijke parkeervoorziening arriveert via de Europalaan bij de hoofdingang en wordt via een interne verbindingsroute naar de	In het bestemmingsplan wordt juridisch vastgelegd dat touringcars niet op P-

	parkeerterrein aan de Dreefseweg via de Europalaan?	parkeervoorziening geleid. Dit betreft in principe personenauto's, aangezien het voornemen is om de huidige parkeerplaats voor touringcars te behouden. In het geluidsonderzoek is ook gerekend met de mogelijkheid om touringcars westelijker dan de huidige locatie te parkeren. Er is in het bestemmingsplan er echter voor gekozen dit gebruik niet mogelijk te maken westelijker dan de huidige busparkeerplaats.	West mogen parkeren.
i.	Er worden vraagtekens geplaatst bij de validiteit van het onderzoek met betrekking tot verkeerslawaaï, omdat onder andere genoemde cijfers op pagina 15 afwijken.	Het verschil in intensiteit tussen variant 1A en 2A is logisch te verklaren. In beide varianten rijdt het verkeer over het tracé van de Eftelingsestraat. De ontsluitingsfunctie verschilt echter tussen beide varianten: In 1A heeft het tracé van de Eftelingsestraat een functie als hoofdontsluiting voor de parkeerterreinen van de Efteling. Circa 60% van het Eftelingbezoek wordt via dit tracé afgewikkeld (en circa 40% wordt via de Europalaan afgewikkeld). In 2A heeft het tracé van de Europalaan een functie als hoofdontsluiting voor de parkeerterreinen van de Efteling. Via het tracé van de Eftelingsestraat rijdt alleen het verkeer vanuit het zuiden (21% van het Eftelingbezoek) plus het verkeer dat op drukke dagen niet meer via de Europalaan kan worden afgewikkeld.	Nee
j.	Het onderzoek heeft geen rekening gehouden met 'gelaagd parkeren'.	Zie antwoord op zienswijze 8e.	
k.	Natura2000-gebied Loonse en Drunense Duinen wordt aangetast. Er is een ontheffing nodig voor activiteiten en/of inrichtingen binnen en ook buiten het stiltegebied die een nadelige invloed hebben op de stilte in het stiltegebied.	Zie antwoord op zienswijze 12f.	
l.	Binnen de huidige erfafscheidingen en de bestaande locatie van de Efteling zijn voldoende mogelijkheden om te investeren in het park en renovaties uit te voeren.	Zie antwoord op zienswijze 12i.	

## Zienswijze 16

16	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De enorme aantrekkingskracht van het park leidt tot verkeersproblematiek	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
b.	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in o.a. in de realisatie van een parkeergarage van maximaal 25 meter hoog op een stuk weiland waar nu nog niets is gebouwd	Zie antwoord op zienswijze 8e.	
c.	Het uitzicht vanuit de woning wordt drastisch veranderd en de rust zal door de komst van de nodige attracties en parkeergarage ernstig worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 12g.	
d.	Waardedaling van woning en claimen van planschade.	Zie antwoord op zienswijze 1a.	

## Zienswijze 17

17	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Enkel variant 2a is acceptabel, waarbij de Horst niet wordt afgesloten en beschikbaar blijft voor lokaal verkeer tussen Kaatsheuvel en Loon op Zand. De kosten van de verlegging moeten voor rekening van de Efteling komen en zeker niet ten laste van de gemeente.	Het voorkeursalternatief is opgenomen in het bestemmingsplan. De kosten voor de aanleg komen voor rekening van de initiatiefnemer van de plannen.	Nee
b.	Metingen van fijnstof concentratie/uitstoot van CO2 en geluidsoverlast moeten openbaar zijn en niet plaatsvinden als het de Efteling goed uitkomt, maar juist op tijdstippen van topbelasting, omdat de maximaal toelaatbare waarden van alle drie nu al ruim worden overschreden.	Het aspect luchtkwaliteit is in het MER uitvoerig onderzocht. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke normen. In het kader van fijnstof worden geen metingen uitgevoerd. Dat wordt modelmatig vastgesteld op basis van verkeers- en omgevingsfactoren. Dit is de wijze waarop dit overal in Nederland wordt beoordeeld. Conform de geldende richtlijnen zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus, de maximale geluidbelastingen (pieken) en de indirecte hinder beschouwd. Daarmee is voldaan aan alle onderzoeksverplichtingen.	Nee
c.	De capaciteit van de N261 en van het "Natuurpark de Efteling" zelf verdragen geen verdere toename van het aantal bezoeken.	Uit het MER en bestemmingsplan blijkt dat een toename van het aantal bezoeken mogelijk is.	Nee
d.	Aantekening van bezwaar tegen aanleg van een parkeergarage van 9 meter hoog. Nu wordt vrij uitgekeken over weilanden tussen Europalaan, Dodenauweg en de Eftelingsestraat, het uitzicht is met een parkeergarage	Zie antwoord op zienswijze 8e.	

	van 9 meter hoog niet meer dorps te noemen.		
e.	Er moet rekening gehouden worden met een groenstrook van minimaal 30 meter die ook op loopt tot een behoorlijke hoogte zodat de skyline voor de inwoners van Kaatsheuvel groen blijft.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
f.	De Dodenauweg moet ook toegankelijk blijven voor de toegang tot de bossen bij het Loonsche Land zodat deze ook te voet toegankelijk blijven. De toegankelijkheid wordt steeds minder, de bereikbaarheid van de bossen verslechterd. De gemeente moet zorgen dat inwoners toegang tot het bosgebied behouden.	De Dodenauweg, maar ook de Kinkenpolder blijven openbare wegen. Ter hoogte van de Kinkenpolder blijft een recreatieve verbinding beschikbaar naar De Loonse en Drunense Duinen. De route zal aansluiten op de snelfietsroute (F261) die aan de oostzijde van het plangebied parallel aan de N261 loopt. Het natuurgebied Het Loonsche Land blijft openbaar toegankelijk.	Nee
g.	Als er op P2 en P3 tot 50 meter hoog gebouwd mag gaan worden, is het uitzicht van de kern Kaatsheuvel niet meer 'dorps' te noemen.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
h.	Er zal een onacceptabele aantasting van de uniciteit van het gebied volgen waarin de buurtschappen zijn gelegen door de cumulatie van negatieve effecten, zoals expliciet geformuleerd door het ministerie van Rijkswaterstaat en Milieu. Landschap, natuur en het welzijn van buurtbewoners zal verder worden verkwanseld.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
i.	Voor heel de Efteling is een maximale bouwhoogte van 30 meter aanvaardbaar. Er wordt bezwaar aangetekend tegen een bouwhoogte van 60 meter, dat niet alleen de skyline bederft, maar ook niet past bij een natuurpark.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
j.	Eisen aan verlichting moet niet alleen gelden voor de Loonse en Drunense Duinen, maar ook voor de omringende natuur en ecologische hoofdstructuur. Gezien de ligging en hun natuur imago mogen door de gemeente geen vergunningen worden afgegeven voor vuurwerk en/of laser.	De nadere eis is anders geformuleerd: ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' 50 m geldt dat lichtbronnen niet mogen uitstralen naar het Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen, op basis van de volgende overwegingen: de kernkwaliteiten (landschap en duisternis) van de Loonse en Drunense Duinen worden daardoor niet aangetast (a) en ter plaatse van het Natura 2000 gebied Loonse en Drunense Duinen is door de initiatiefnemer aangetoond dat kwalificerende soorten daardoor niet significant worden aangetast (b).  Verder geldt bovenstaande eis niet langer uitsluitend voor armaturen boven de 25 meter. De eis is naast het Natura 2000-gebied ook van	De planregels zijn aangepast op het onderdeel lichtuitstraling (artikel 27.7 van de planregels).

		toepassing op de natuurgebieden die deel uitmaken van het Natuur Netwerk Brabant en woningen. Vergunningen voor evenementen/vuurwerk maken geen onderdeel uit van de scope van het bestemmingsplan.	
--	--	---	--

### 3.3.2 Zienswijzen Kaatsheuvel-Midden-Oost

#### Zienswijze 18

18	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	In de nieuwe situatie ligt de snelfietsroute direct aan de autoweg. Het drukke autoverkeer zorgt voor fijnstof en uitlaatgassen, die door de fietsers (en ook voetgangers) wordt ingeademd. En het is niet prettig om direct naast de autoweg te rijden, waar alle verkeer zichtbaar langs je rijdt. Een afscheiding tussen fietspad en autoweg is hier zeer wenselijk.	De snelfietsroute maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030. Hiervoor wordt een aparte ruimtelijke procedure doorlopen.	Nee
b.	De Heideweg ter hoogte van het wildviaduct loopt parallel aan de N261 en ligt hier zelfs hoger. Het verkeer van beide wegen heeft last van elkaar vanwege het schijnen van autolichten.	De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen daar deze geen betrekking heeft op het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030. Wij zullen uw opmerkingen betrekken bij het verdere ontwerp van dat gedeelte van de snelfietsroute.	Nee
c.	Onder de op- en afritten van de N261 wordt een voetgangers/fietstunnel aangelegd. Deze tunnel wordt verdiept aangelegd vanaf het Eftelinghotel tot autobedrijf Pols. In verband met de veiligheid van de gebruikers acht ik het van belang te kijken naar de verlichting en de beveiliging.	Alhoewel deze tunnel geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan, wordt deze opmerking meegenomen bij de verdere planuitwerking van de tunnel.	Nee
d.	Het ontwerpbestemmingsplan mist een verplichting voor de Efteling om een natuurlijke scheiding aan te brengen tussen Efteling en verlegde Horst.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	Het ontwerpbestemmingsplan creëert de mogelijkheid tot bebouwing van 60 meter hoogte op het nieuwe stuk van het park. Deze hoogte is wel zeer afwijkend van de hoogte van de bomen en de huidige verplichtingen en mogelijkheden. Een hoogte van maximaal 40 meter had beter bij de omgeving gepast.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	

19	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Binnen het plangebied bevinden zich diverse roofvogel horsten. De voorgenomen kapwerkzaamheden hebben (mogelijk) als gevolg dat deze nesten negatief worden beïnvloed. Hoe wordt gewaarborgd dat de functionaliteit van deze nesten niet in het geding komt? Ditzelfde geldt voor de nesten van de eekhoorn.	Bij het ecologisch veldonderzoek is geconstateerd dat de betreffende nesten niet worden gebruikt. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan. De kapwerkzaamheden zullen daarom ook geen effect hebben op de functionaliteit van de nesten. Voor verstoring van de nesten van de eekhoorn zal een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd.	Nee
b.	Het plangebied heeft een functie als leefgebied voor kleine marterachtigen. Binnen de provincie Noord-Brabant geldt geen vrijstelling voor deze soortgroep bij ruimtelijke ontwikkelingen. De voorgenomen ontwikkeling zal deze soorten negatief beïnvloeden. Er is geen aanvullend onderzoek uitgevoerd naar deze soortgroep, wat ik wel noodzakelijk acht.	Er is inmiddels onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek is de aanwezigheid van bunzing gebleken. Met de ontwikkelingen worden potentieel verblijfplaatsen van bunzing als ook overig functioneel leefgebied beschadigd of vernield. Aangezien voor bunzing geen provinciale vrijstellingen van kracht zijn, is het doen van ontheffingsaanvraag noodzakelijk. Het voorkomen van hermelijn en wezel kan met voldoende zekerheid worden uitgesloten.	Er is aanvullend ecologisch onderzoek toegevoegd dat zich richt tot specifieke soorten of soortgroepen, namelijk das, kleine marterachtigen, uilen en roofvogels en overige broedvogels.
c.	De ontwikkeling en met name de aanleg van het tracé gaat ten koste van leefgebied van de das. Ik vind het onvoldoende onderbouwd dat er als gevolg van de ontwikkeling geen essentieel leef- en foeragegebied van de das verloren gaat.	Zoals in het MER wordt beschreven zal de ingreep ten koste gaan van het leefgebied van de das. Voor deze aantasting zal een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd. Gezien de gunstige staat van instandhouding van deze soort en de beoogde mitigerende maatregelen wordt verwacht dat deze ontheffing zal worden verleend.	Nee
d.	Het voornemen tot de aanleg van een eoduct is geweldig. Echter, de recreatieve nevenfunctie schiet aan zijn doel voorbij. Het recreatieve medegebruik kan mogelijk zorgen voor een negatieve invloed op het ecologische functioneren van deze verbindingzone. Er is afdoende bestaande literatuur beschikbaar dat stelt dat medegebruik niet leidt tot afname van de ecologische functie.	De specialisten van de Wageningen Environmental Research (Alterra) hebben vanuit hun specifieke kennis advies gegeven op het onderwerp recreatief medegebruik. De ecologische meerwaarde van het eoduct is door specialisten van de Wageningen Environmental Research (Alterra) verkend op basis van een analyse van het landschap, de kenmerken van de infrastructuurle barrière, de configuratie van het bestaand en gepland ecologisch netwerk en beschikbare informatie over de levensvatbaarheid van in het gebied aanwezige dierpopulaties.	Nee



e.	Ondanks dat de grenswaarde van deze effectindicatoren ongetwijfeld binnen de verleende vergunning zullen vallen, stoor ik en vele andere met mij zich aan deze geluids- en lichtoverlast.	De effecten van de uitbreiding op het milieu zijn onderzocht. Uit deze onderzoeken volgt dat inderdaad voldaan wordt aan de normen (grenswaarden). Wel zijn aanvullende planregels opgenomen aangaande lichtuitstraling.	Er zijn aanvullende gebruiksregels opgenomen.
f.	Het aantal verkeersbewegingen afkomstig vanuit het bestemmingsverkeer (bezoekers) wordt naar mijn inzicht onderschat. Dit heeft als gevolg dat de daadwerkelijke stikstofdepositie vele malen hoger uitkomt dan berekend. Effecten zullen dan ook hoger liggen dan gesteld in de MER rapportage. De toename en effecten van stikstofdepositie door het planvoornemen van de Efteling zullen hierdoor wel degelijk leiden tot significante verslechtering. De bron-beheersmaatregelen die reeds getroffen worden in het kader van de PAS zijn verreweg niet voldoende om effecten van de hoeveelheid stikstofdepositie in te perken.	<p>Er is een uitgebreide verkeersstudie uitgevoerd waarin onderzoek is gedaan naar de omvang van het verkeer dat de Efteling aantrekt en de routes die dit verkeer rijdt. Dit is gebaseerd op een uitgebreide inventarisatie van de huidige verkeersomvang.</p> <p>In de rapportage van de verkeersstudie (2016 en 2017) als ook in het MER is het onderzoek dat plaatsgevonden heeft uitgebreid onderbouwd. Voor dit uitgebreide onderzoek is onder meer gekozen omdat gebleken is dat het gebruikelijk gehanteerde verkeersprognosemodel de omvang en routekeuze van het Eftelingverkeer onderschat. Er is geen reden om te twifelen aan een onderschatting van het aantal verkeersbewegingen.</p> <p>In de passende beoordeling is beoordeeld of de uitbreiding ook zonder de PAS uitvoerbaar is. Door de flexibiliteit die het plan biedt en de mogelijke stikstof reducerende maatregelen die getroffen kunnen worden blijkt dat ook zonder de PAS de uitbreiding uitvoerbaar is.</p> <p>Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 11g.</p>	Nee
g.	In het MER wordt gesteld dat voor beide Natura 2000-gebieden op dit moment nog voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is. Of er voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar is op het moment van uitvoeren is onduidelijk. Hiermee acht ik de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan, in het licht van de PAS onvoldoende onderbouwd.	Zie antwoord op zienswijze 2a.	
h.	Het MER laat zien dat de stikstofdepositie afkomstig van de ontwikkeling van de Efteling, deze grenswaarde ruim overschrijdt. Waarom mag de Efteling als initiatiefnemer wel boven deze grenswaarde uitkomen? Ik kan mij dan ook niet vinden in de besluitvorming van de provincie voor een	Dit is een vraag over de provinciale besluitvorming inzake prioritaire projecten, niet over het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt de volgende voorwaardelijke verplichting toegevoegd ten aanzien van voldoende milieugebruiksruimte:	Er is een voorwaardelijke verplichting toegevoegd in de planregels over voldoende milieugebruiksruimte.

	<p>prioritaire status die de Efteling voor dit project mogelijk aangewezen krijgt.</p>	<p><i>Uitbreiding, wijziging of intensivering van activiteiten is uitsluitend toegestaan indien:</i></p> <p><i>a. de activiteiten vergund zijn door middel van een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (of diens voorganger: de Natuurbeschermingswet 1998), dan wel;</i></p> <p><i>b. de activiteiten niet leiden tot een toename van stikstofdepositie, of de toename van stikstofdepositie niet leidt tot een overschrijding dan wel verdere overschrijding van de kritische depositiewaarden voor verzuringsgevoelige habitats binnen Natura 2000, dan wel;</i></p> <p><i>c. nog voldoende ontwikkelingsruimte binnen het segment 'onder grenswaarde' binnen het PAS (Programmatiese Aanpak Stikstof) beschikbaar is voor de betreffende activiteiten, dan wel;</i></p> <p><i>d. nog voldoende ontwikkelingsruimte binnen het segment 'vrije ontwikkelingsruimte' (segment 2) binnen het PAS (Programmatiese Aanpak Stikstof) beschikbaar is voor de betreffende activiteiten, dan wel;</i></p> <p><i>e. nog voldoende ontwikkelingsruimte binnen het segment 'prioritair project' (segment 1) binnen het PAS (Programmatiese Aanpak Stikstof) aanwezig is voor de betreffende activiteiten.</i></p>	
--	--	---	--

#### Zienswijze 20

20	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	<p>Er wordt geen balans ervaren in de dynamiek tussen burger, Efteling en de gemeente. Hoe doen we dit samen. De wens is balans te brengen door een gesprek tussen burger, Efteling en gemeente.</p>	<p>In de aanloop tot het onderhavige ontwerpbestemmingsplan ten tijde van het opstellen van het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 is een interactief traject gevolgd met burgers, bedrijven, omliggende gemeenten, en de Efteling. De uitkomsten van dit traject hebben hun weerslag gevonden in het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Ook zijn de plannen als gevolg van ingekomen reacties van onder andere omwonenden op meerdere punten aangepast.</p>	Nee
b.	<p>Het resultaat van de onbalans leidt tot ongeloofwaardigheid, wantrouwen en negativiteit.</p>	<p>We zijn van mening dat het bestemmingsplan een balans is tussen het woon- en leefklimaat van onze inwoners en de gewenste groei van de Efteling.</p>	Nee

c.	Wat maakt dat de Efteling naar 7 miljoen bezoeken moet?	In het masterplan Wereld van de Efteling 2030 staat verwoord dat groei noodzakelijk is om de continuïteit van de Efteling naar de toekomst te kunnen waarborgen. In het bestemmingsplan is de nut en noodzaak van de groei nogmaals onderbouwd door bureau ZKA.	Er is een aanvullend onderzoek toegevoegd aan het bestemmingsplan over de nut en noodzaak.
----	---	---	--

### Zienswijze 21

21	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Onduidelijk waarom er een nieuw stuk weg (verlies bos) wordt aangelegd, start vanaf de Horst net ten zuiden van de bestaande kruising Horst/Eftelingsestraat en uitkomend aan de oostzijde van Villa Pardoës. Waarom kan de bestaande kruising Horst/Eftelingsestraat niet worden gebruikt als toegang tot de Eftelingsestraat.	De nieuwe situatie van de wegenstructuur ter hoogte van Villa Pardoës vormt een verkeerskundig betere oplossing en zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer. Ook vergroot het de verkeersveiligheid door de scheiding van het langzaam verkeer met het autoverkeer. Overigens is hierbij rekening gehouden met de cultuurhistorisch waardevolle bolakker die net ten zuiden van de nieuwe weg is gelegen. Deze blijft in stand.	Nee
b.	Hoe wordt gewaarborgd dat men ook in de piektijden (9:45-11:00 uur) Kaatsheuvel kan verlaten via de kruising Horst/Europalaan.	Wij zijn bekend met het feit dat het tijdens piektijden druk is op de Horst/Europalaan. Doordat de Europalaan van wisselstroken wordt voorzien en de aansluiting van de Europalaan op de N261 van een derde voorsorteervak op beide afritten én op 74 dagen een tweede ontsluitingsroute via de aansluiting Loon op Zand wordt bijgeschakeld, is Kaatsheuvel op 15 dagen per jaar na altijd zonder oponthoud bereikbaar. Daarbij wordt opgemerkt dat dit aantal van 15 dagen door de Efteling verder zal worden teruggebracht door op deze dagen het park langer open te houden, waardoor het verkeer meer gespreid vertrekt en de piek wordt afgevlakt. Het oponthoud dat op deze 15 dagen optreedt betreft namelijk voor een belangrijk deel oponthoud tijdens de avonduren. Indien de omvang van het Eftelingbezoek 6,54 miljoen bezoeken per jaar bedraagt, dient de capaciteit van de bestaande rotondes op de aansluiting Loon op Zand zodanig te zijn verruimd dat sprake is van een verantwoorde verkeersafwikkeling. Om dit te borgen is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het plan om te borgen dat de optimalisatie aansluiting Loon op Zand op N261 tijdig wordt aangepast.

		dat bij 6,33 miljoen bezoeken per jaar (dus ruim voor de 6,54 miljoen bezoeken per jaar) de infrastructuur wordt aangepast. Zie verder het antwoord op zienswijze 13a.	
c.	Met 7 miljoen bezoekers zal met onveranderd beleid de parkeerdruk op omliggende wijken alleen maar groter worden. Hoe wordt gerealiseerd dat het voor bezoekers veel aantrekkelijker wordt om te parkeren op Efteling terrein in plaats van in de wijken?	Zie antwoord op zienswijze 8e.	
d.	Meer bezoekers, meer attracties, meer verkeer betekent meer geluidsproductie. In het MER staat dan wel dat er weinig toename is van geluid, maar ik heb er weinig vertrouwen in dat overlast voor geluid, zoals dat door omwonenden wordt ervaren minimaal is. Tevens is mijn zorg permanente langere openingstijden (ook gezien meer overdekte attracties), waardoor de geluidsoverlast (ook van verkeer) over een groter gedeelte van de dag plaatsvindt en de momenten van rust afnemen. Zorg ten aanzien van de nieuwe attractie langs de N261, 50 meter hoog. Door deze grote hoogte lijkt dit een grote 'zender' te worden voor geluid. Hoe wordt ervoor gezorgd dat deze nieuwe attractie niet een nieuwe bron van geluidsoverlast wordt?	Het geluidsonderzoek is uitgevoerd met inachtneming van de maximale ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Ook met de ontwikkelingen is er sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.  In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin de huidige meetpunten uit de omgevingsvergunning (milieu) de norm zijn en niet overschreden mogen worden.	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geluid in het bestemmingsplan.
e.	Ik kan me niet voorstellen dat met 7 miljoen bezoekers (grootweg 2 miljoen auto's), er geen verslechtering van stikstof en fijnstof emissie optreedt met negatieve gevolgen voor natuur en omwonenden.	De effecten van de uitbreiding op het milieu, waaronder luchtkwaliteit en natuur, zijn onderzocht in het m.e.r.. Het m.e.r. en de onderzoeken die hieraan ten grondslag liggen zijn door de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) getoetst en voor het overgrote deel van een positief advies voorzien. De Cmer heeft aangegeven: 'Het m.e.r. bevat veel goede informatie over de milieugevolgen van het voornemen. Op twee onderdelen (stikstofdepositie en energieneutraliteit) ontbreekt echter nog informatie om het milieubelang volledig te kunnen meewegen in de besluitvorming.'  Ten aanzien van de ontbrekende informatie is een aanvulling op het MER opgesteld die hierin voorziet.	Het MER is op de onderwerpen stikstofdepositie en energieneutraliteit aangevuld.
f.	Hoe wordt voorkomen dat de Efteling het donker verstoort door (gerichte)	In de planregels zijn voorwaarden opgenomen ten aanzien lichtuitstraling	De planregels zijn aangepast ten aanzien van

	lichtuitstraling naar de omgeving (kas-effect) met negatieve gevolgen voor vogels en vleermuizen. Dit met name als openingstijden verder worden verruimd.	richting Natura 2000-gebieden en Natuur Netwerk Brabant-gebieden. Nieuwe attracties die boven bestaande bomen en gebouwen uitkomen zullen niet uitbundig worden verlicht. Dat is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Daarnaast zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van armaturen die niet uitstralen naar de omgeving of vleermuisvriendelijke verlichting.	lichtuitstraling (artikel 27.7).
--	---	--	----------------------------------

## Zienswijze 22

22	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Het parkeren van de Efteling gebeurt nu aan de westkant van het park, dit terwijl het grootste deel van de bezoekers vanuit de oostelijke richting komt. Als alternatief kan er een groot parkeerterrein, enkel of meerlaags tussen de Horst en de N261 gerealiseerd worden. Niet als overloop, maar als hoofdparkeergelegenheid	Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat aan de Horst 1.800 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op deze wijze wordt het verkeer op de Eftelingsestraat beperkt en wordt tegemoet gekomen aan de zienswijze. Zie verder het antwoord op zienswijze 8e en 13a.	
b.	In het bestemmingsplan staat bij de Bernsehoef de oude Gemeentewerf aangegeven als mogelijk bestemming voor camperplaats. Dit heeft een toename van verkeer en overlast tot gevolg. Geef dit stuk grond terug aan de natuur of voeg het toe aan het golf-terrein. Ik betwijfel het algemeen nut van een camperplaats zonder toezicht. Wat is de toegevoegde waarde van het maken van een camperplaats op deze plek?	Een recreatieve invulling van de voormalige gemeentewerf past bij een toeristisch-recreatieve gemeente en zorgt voor een verbreding van het aanbod.	Nee
c.	De effecten voor de leefbaarheid in de kleine kernen zoals Bernse- en Duiksehoef ten zuiden van Kaatsheuvel ontbreken geheel. Ik ga ervan uit dat hieraan wel degelijk aandacht wordt besteed - zoals hoort - in het definitieve masterplan. Wat denkt u van de algehele toename van geluid en geluidsniveau?	In de onderzoeken zijn ook de effecten voor de leefbaarheid in de kleine kernen zoals Bernse- en Duiksehoef meegenomen. De effecten van de uitbreiding op het milieu zijn onderzocht in het MER. Het MER en de onderzoeken die hieraan ten grondslag liggen zijn door de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) getoetst en voor het overgrote deel van een positief advies voorzien. De Cmer heeft aangegeven: 'Het MER bevat veel goede informatie over de milieugevolgen van het voor-nemen. Op twee onderdelen (stikstofdepositie en energieneutraliteit) ontbreekt echter nog informatie om het milieubelang volledig te kunnen meewegen in de besluitvorming.'	Het MER is op onderwerpen stikstofdepositie en energieneutraliteit aangevuld.

		Ten aanzien van de ontbrekende informatie is een aanvulling op het MER opgesteld die hierin voorziet.	
--	--	---	--

### Zienswijze 23

23	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Parkeren op afstand is onvoldoende onderzocht.	Zie beantwoording zienswijze 10c.	
b.	Een zogenaamde nieuwe ontsluiting is waarschijnlijk niet nodig als het dagelijkse bezoekersverkeer op afstand gehouden kan worden richting 2030. Er hoeft dan ook minder natuur aangepast te worden	Zie beantwoording zienswijze 10f.	
c.	De Europalaan kan bij parkeren op afstand in bestaande vorm, in combinatie met de nodige aanpassingen bij de Horst de overige verkeersstromen blijven verwerken. Verkeer kan dan makkelijker richting Kaatsheuvel afvloeien in plaats van via een tweede ontsluiting direct van het dorp weggeleid te worden.	De tweede ontsluitingsroute via Loon op Zand wordt alleen op de drukste dagen bijgeschakeld (74 dagen per jaar bij 7 miljoen bezoeken). Het voorkeursalternatief dat het bestemmingsplan mogelijk maakt is er juist op gericht het Eftelingverkeer zoveel en zo vaak mogelijk via de Europalaan af te wikkelen. Met de keuze van het voorkeursalternatief wordt dus beter aan de zienswijze tegemoet gekomen dan met de andere varianten waarbij het verkeer minder vaak van de Europalaan gebruik maakt.	Nee
d.	De luchtkwaliteit in de omgeving van de Snelfietsroute blijft bij parkeren op afstand binnen de normen.	Ook bij het gekozen voorkeursalternatief blijven de concentraties luchtverontreinigende stoffen binnen de normen.	Nee
e.	Controle op diverse waarden vastgelegd in de verleende hinderwetvergunningen. Deze controles moeten door de gemeente gedaan worden en niet door de Efteling. De gemeente moet de Efteling permanente controle op geluidsoverlast verplichten op eigen rekening.	Toezicht op de naleving van de voorschriften, zoals opgenomen in de Omgevingsvergunning, milieu is een taak en bevoegdheid van de gemeente.	Nee
f.	Bij parkeren op afstand hoeft het parkeren richting Dodenauweg en Kaatsheuvel West niet op zoveel weerstand te rekenen.	Bij het gekozen voorkeursalternatief wordt eveneens op afstand geparkeerd, namelijk direct langs de Horst.	Nee
g.	Verkeersbewegingen Eftelingpersoneel zijn niet meegenomen in het onderzoek.	In de rapportage van de verkeersstudie en in het MER is beschreven dat de verkeersbewegingen van het Eftelingpersoneel wel zijn meegenomen. De omvang van dit verkeer is via verkeersstellingen in beeld gebracht. Bij de prognoses voor de toekomstige situatie is de groei van de omvang van de verkeersbewegingen van het Eftelingpersoneel gelijk gesteld aan de groei van het Eftelingbezoek.	Nee

h.	Vrees voor behoud van landschappelijke waarden en historische gebieden en de toegankelijkheid daarvan.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
i.	Buurtschappen worden omringd en geïsoleerd.	Zie antwoord op zienswijze 22c.	

### 3.3.3 Zienswijzen Horst Kaatsheuvel

#### Zienswijze 24

24	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De Efteling veroorzaakt door haar exploitatie al meer dan voldoende overlast in de vorm van geluids- en verkeersoverlast. Ons inziens zouden de uitbreidingen dan ook in zuidelijke en westelijke deel van de Efteling moeten plaatsvinden omdat daar meer dan voldoende plaats is en er geen problemen kunnen ontstaan door direct omwonenden.	<p>Beleidsmatig is de uitbreiding van de Efteling al vastgelegd in de Structuurvisie Loon op Zand 2030 (vastgesteld door de gemeenteraad in 2015) en de Nota Ambities en Uitgangspunten (instemming van de gemeenteraad in 2015).</p> <p>De uitbreidingsrichtingen van de Wereld van de Efteling zijn vastgelegd in het in 2017 vastgestelde Masterplan Wereld van de Efteling 2030. De noordelijke zone is aangewezen voor de verdere ontwikkeling van het attractiepark terwijl de zuidelijke zones zijn gereserveerd voor verblijfsrecreatie in het groen en extensieve recreatie (waaronder golfpark en natuur). Uit geluidsonderzoek blijkt dat na de beoogde uitbreiding van de Efteling, sprake zal zijn van een aanvaardbare geluidbelasting in de omgeving binnen de geldende geluidsnormen.</p> <p>In de planregels worden onder meer voorwaardelijke verplichtingen toegevoegd die borgen dat de infrastructuur wordt aangepast. Ook wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin de huidige meetpunten uit de milieuvergunning de norm zijn en niet overschreden mogen worden.</p>	In de planregels zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen voor onder meer geluid en het aanpassen van de infrastructuur.
b.	Het bouwen van attracties van 50 meter hoog op minder dan 500 meter van een woonwijk leidt tot horizonvervuiling.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	

Zienswijze 25

25	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Geluidsoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter. Dat is onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 21d.	
b.	Verkeersoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter, dat is een slechte ontwikkeling.	<p>Uitgangspunt in het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 is het waarborgen van de bereikbaarheid van de kern Kaatsheuvel, de regio en de Efteling als het aantal bezoeken per jaar van de Efteling groeit. Om aan dit uitgangspunt te voldoen is een verkeersstudie uitgevoerd die als bijlage deel uitmaakt van het bestemmingsplan. Omdat uit dit onderzoek blijkt dat een tweede aansluiting op de N261 nodig is, is in het kader van het MER onderzoek uitgevoerd naar de locatie van de nieuwe toegangsweg. Op basis van het MER is een voorkeursalternatief uitgewerkt.</p> <p>Indien de omvang van het Eftelingbezoek 6,54 miljoen bezoeken per jaar bedraagt, dient de capaciteit van de bestaande rotondes op de aansluiting Loon op Zand zodanig te zijn verruimd dat sprake is van een verantwoorde verkeersafwikkeling. Om dit te borgen is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat bij 6,33 miljoen bezoeken per jaar (dus ruim voor de 6,54 miljoen bezoeken per jaar) de infrastructuur wordt aangepast.</p> <p>Zie verder het antwoord op zienswijze 13a.</p>	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van het aanpassen van de infrastructuur.
c.	Luchtverontreiniging wordt door de toename van de verkeersoverlast nog erger.	Uit onderzoek blijkt dat op alle toetspunten ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke normen. Het aspect Luchtkwaliteit is opgenomen in de hoofdstukken 4.10 en 5.10 van het MER en in bijlagen 16 en 19 van het MER.	Nee
d.	Groen verdwijnt wederom voor staal en stenen terwijl er gefaseerd al zo veel groen is verdwenen. Dat moet stoppen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	Horizonvervuiling is een ramp voor de omgeving. Het visuele aspect (50 meter hoog) past in het geheel niet in de omgeving van duinen en bossen.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
f.	Privacy wordt aangetast. Mede door toestaan van te hoge bouw van attracties wordt de privacy van direct omwonenden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	



### Zienswijze 26

26	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Geluidsoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter. Dat is onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 21d.	
b.	Verkeersoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter, dat is een slechte ontwikkeling.	Zie antwoord op zienswijze 25b.	
c.	Luchtverontreiniging wordt door de toename van de verkeersoverlast nog erger.	Zie antwoord op zienswijze 25c.	
d.	Groen verdwijnt wederom voor staal en stenen terwijl er gefaseerd al zo veel groen is verdwenen. Dat moet stoppen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	Horizonvervuiling is een ramp voor de omgeving. Het visuele aspect (50 meter hoog) past in het geheel niet in de omgeving van duinen en bossen.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
f.	Privacy wordt aangetast. Mede door toestaan van te hoge bouw van attracties wordt de privacy van direct omwonenden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	

### Zienswijze 27

27	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Geluidsoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter. Dat is onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 21d.	
b.	Verkeersoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter, dat is een slechte ontwikkeling.	Zie antwoord op zienswijze 25b.	
c.	Luchtverontreiniging wordt door de toename van de verkeersoverlast nog erger.	Zie antwoord op zienswijze 25c.	
d.	Groen verdwijnt wederom voor staal en stenen terwijl er gefaseerd al zo veel groen is verdwenen. Dat moet stoppen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	Horizonvervuiling is een ramp voor de omgeving. Het visuele aspect (50 meter hoog) past in het geheel niet in de omgeving van duinen en bossen.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
f.	Privacy wordt aangetast. Mede door toestaan van te hoge bouw van attracties wordt de privacy van direct omwonenden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	

### Zienswijze 28

28	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Geluidsoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter. Dat is onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 21d.	
b.	Verkeersoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter, dat is een slechte ontwikkeling.	Zie antwoord op zienswijze 25b.	
c.	Luchtverontreiniging wordt door de toename van de verkeersoverlast nog erger.	Zie antwoord op zienswijze 25c.	
d.	Groen verdwijnt wederom voor staal en stenen terwijl er gefaseerd al zo veel groen is verdwenen. Dat moet stoppen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	Horizonvervuiling is een ramp voor de omgeving. Het visuele aspect (50 meter hoog) past in het geheel niet in de omgeving van duinen en bossen	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
f.	Privacy wordt aangetast. Mede door toestaan van te hoge bouw van attracties wordt de privacy van direct omwonenden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	

### Zienswijze 29

29	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Geluidsoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter. Dat is onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 21d.	
b.	Verkeersoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter, dat is een slechte ontwikkeling.	Zie antwoord op zienswijze 25b.	
c.	Luchtverontreiniging wordt door de toename van de verkeersoverlast nog erger.	Zie antwoord op zienswijze 25c.	
d.	Groen verdwijnt wederom voor staal en stenen terwijl er gefaseerd al zo veel groen is verdwenen. Dat moet stoppen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	Horizonvervuiling is een ramp voor de omgeving. Het visuele aspect (50 meter hoog) past in het geheel niet in de omgeving van duinen en bossen	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
f.	Privacy wordt aangetast. Mede door toestaan van te hoge bouw van attracties wordt de privacy van direct omwonenden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	

### Zienswijze 30

30	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Geluidsoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter. Dat is onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 21d.	
b.	Verkeersoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter, dat is een slechte ontwikkeling.	Zie antwoord op zienswijze 25b.	
c.	Luchtverontreiniging wordt door de toename van de verkeersoverlast nog erger.	Zie antwoord op zienswijze 25c.	
d.	Groen verdwijnt wederom voor staal en stenen terwijl er gefaseerd al zo veel groen is verdwenen. Dat moet stoppen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	Horizonvervuiling is een ramp voor de omgeving. Het visuele aspect (50 meter hoog) past in het geheel niet in de omgeving van duinen en bossen	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
f.	Privacy wordt aangetast. Mede door toestaan van te hoge bouw van attracties wordt de privacy van direct omwonenden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	

### Zienswijze 31

31	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Geluidsoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter. Dat is onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 21d.	
b.	Verkeersoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter, dat is een slechte ontwikkeling.	Zie antwoord op zienswijze 25b.	
c.	Luchtverontreiniging wordt door de toename van de verkeersoverlast nog erger.	Zie antwoord op zienswijze 25c.	
d.	Groen verdwijnt wederom voor staal en stenen terwijl er gefaseerd al zo veel groen is verdwenen. Dat moet stoppen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	Horizonvervuiling is een ramp voor de omgeving. Het visuele aspect (50 meter hoog) past in het geheel niet in de omgeving van duinen en bossen	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
f.	Privacy wordt aangetast. Mede door toestaan van te hoge bouw van attracties wordt de privacy van direct omwonenden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	

### Zienswijze 32

32	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Geluidsoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter. Dat is onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 21d.	
b.	Verkeersoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter, dat is een slechte ontwikkeling.	Zie antwoord op zienswijze 25b.	
c.	Luchtverontreiniging wordt door de toename van de verkeersoverlast nog erger.	Zie antwoord op zienswijze 25c.	
d.	Groen verdwijnt wederom voor staal en stenen terwijl er gefaseerd al zo veel groen is verdwenen. Dat moet stoppen	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	Horizonvervuiling is een ramp voor de omgeving. Het visuele aspect (50 meter hoog) past in het geheel niet in de omgeving van duinen en bossen	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
f.	Privacy wordt aangetast. Mede door toestaan van te hoge bouw van attracties wordt de privacy van direct omwonenden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	

### Zienswijze 33

33	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Geluidsoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter. Dat is onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 21d.	
b.	Verkeersoverlast wordt voor direct omwonenden nog groter, dat is een slechte ontwikkeling.	Zie antwoord op zienswijze 25b.	
c.	Luchtverontreiniging wordt door de toename van de verkeersoverlast nog erger.	Zie antwoord op zienswijze 25c.	
d.	Groen verdwijnt wederom voor staal en stenen terwijl er gefaseerd al zo veel groen is verdwenen. Dat moet stoppen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	Horizonvervuiling is een ramp voor de omgeving. Het visuele aspect (50 meter hoog) past in het geheel niet in de omgeving van duinen en bossen	Zie antwoord op zienswijze 10a.	
f.	Privacy wordt aangetast. Mede door toestaan van te hoge bouw van attracties wordt de privacy van direct omwonenden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 10a.	

Zienswijze 34

34	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	<p>Attracties tot 50 meter hoog op zichtafstand van mijn woning is enkel in het belang van de Efteling. Dit is ongewenst en onacceptabel.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 10a.</p>	
b.	<p>Uitbreiding Oost is een prachtig initiatief, maar zorg dat het plaatsvindt in een parkachtige setting.</p>	<p>Het plangebied ten oosten van de huidige Horst heeft een bebouwingspercentage van 11%, overeenkomstig de geldende bestemming van het bestaande attractiepark. Hiermee behoudt het attractiepark ook na de oostelijke uitbreiding haar parkachtige karakter. Met de toevoeging van een beeldkwaliteitsplan aan het bestemmingsplan is geborgd op welke wijze de zichtbare randen van ruimtelijke uitbreidingen stedenbouwkundig en landschapsarchitectonisch wordt ingepast.</p>	<p>Er is een beeldkwaliteitsplan aan het bestemmingsplan toegevoegd.</p>
c.	<p>De Efteling zal de realisatie van lawaai-attracties moeten zien te realiseren in het hart van het bestaande park</p>	<p>Voor het huidige attractiepark geldt een maximaal bebouwingspercentage van 11% om het karakter van het landschapspark te behouden. Doordat de afgelopen jaren regelmatig nieuwe attracties zijn geïntroduceerd is groei binnen de grenzen van het huidige attractiepark niet langer mogelijk. Om de geluidseffecten van nieuwe attracties in de uitbreidingszones te onderzoeken is geluidsonderzoek uitgevoerd. Uit geluidsonderzoek blijkt dat na de beoogde uitbreiding van de Efteling, sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de omgeving.</p> <p>In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin de huidige meetpunten uit de milieuvergunning de norm zijn en niet overschreden mogen worden.</p>	<p>Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geluid.</p>

### 3.3.4 Zienswijzen Prinsessenbuurt Kaatsheuvel

#### Zienswijze 35

35	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	In de rapportage wordt de geluidsbelasting van de Efteling gemeten in algemene dB's. Er wordt geen rekening gehouden met de specifiek hinderlijke piekbelasting van attracties met een gedurende de hele dag repeterend deuntje. In de rapportage wordt gesproken over berekende geluidsbelasting op 22 punten. Die punten zijn veelal dicht bij De Efteling en soms achter de geluidswal. Daarbij wordt vergeten dat de 100 meter achter de geluidswal de geluidsbelasting veelal veel hoger is.	In de vergunning zijn regels gesteld aan hoorbaar en herkenbaar muziekgeluid. Deze normen zijn middels een voorwaardelijke verplichting aan het bestemmingsplan gekoppeld. De geluidsbelasting is berekend ter plaatse van de toetspunten uit de omgevingsvergunning, de nota Industrielawaai en bij representatieve eerstelijns woningen. De stelling dat 100 meter achter de geluidswal sprake is van een hogere geluidbelasting wordt niet ondersteund door de cijfers. Vergelijk hiervoor de geluidbelasting van de woning aan de Sint Josephstraat 39 achter het geluidscherm (53 dB(A)) met de geluidbelasting van de woning aan de Sint Josephstraat 34 op circa 98 meter achter het geluidscherm (50 dB(A)).	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geluid (artikel 10.5.2 van de planregels).
b.	Om te voorkomen dat uitgelokt gegil invloed heeft op het stiltegebied Loonse en Drunense Duinen is in de regels bepaald dat uitgelokt gegil van de Loonse en Drunense Duinen af moet worden georiënteerd en op een hoogte van meer dan 25 meter moet worden afgeschermd. In deze passage gaat het om een gebied op 600 meter van de nieuwe grens van De Efteling, waarvan 450 meter bos met sterke geluiddempende werking. In het gehele plan noch in de MER wordt verder iets gezegd over afscherming van geluid richting woonwijk. Dit is in feite de kern van mijn bezwaar tegen de uitbreiding van de Efteling: in de vergunningen kan makkelijk opgenomen worden dat De Efteling het omgevingsgeluid moet beperken door maatregelen te nemen die leiden tot beperking van het geluid aan de bron.	Er is wel degelijk onderzoek gedaan naar de geluidbelasting bij woningen en, wanneer noodzakelijk, is rekening gehouden met geluidreducerende maatregelen. Met inachtneming van de maatregelen zal er sprake zijn van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Hiertoe zijn ook voorwaardelijke verplichtingen aan het bestemmingsplan toegevoegd. Wanneer het attractiepark daadwerkelijk wordt uitgebreid zal de Efteling een omgevingsvergunning milieu moeten aanvragen. In de omgevingsvergunning kan de gemeente Loon op Zand, indien nodig, nog aanvullende maatregelen afdwingen.  Ook is een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen dat de ingebruikname van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - voorwaardelijke verplichting geluid' uitsluitend is toegestaan indien middels een geluidsonderzoek is aangetoond dat op de beoordelingspunten, zoals opgenomen in het Onderzoek inrichtingslawaai MER en bestemmingsplan, Loon op Zand, Wereld van de Efteling 2030, Rho adviseurs, 12-02-2018, na ingebruikname wordt voldaan aan de	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geluid (artikel 10.5.2 van de planregels).

		grenswaarden. Eventuele noodzakelijke maatregelen dienen voorafgaand aan ingebruikname getroffen te zijn.	
--	--	---	--

### Zienswijze 36

36	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De gekoppelde voorwaarden aan het Masterplan waarin nut en noodzaak is aangetoond en nader onderbouwd om tot een tweede zuidelijke ontsluiting te komen zijn tot op heden niet uitgevoerd en of gepubliceerd.	In het masterplan Wereld van de Efteling 2030 staat verwoord dat groei noodzakelijk is om de continuïteit van de Efteling naar de toekomst te kunnen waarborgen. In het bestemmingsplan is de nut en noodzaak van de groei nogmaals onderbouwd door bureau ZKA.  Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de uitbreiding mogelijk is binnen de grenzen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin de huidige meetpunten uit de milieuvergunning de norm zijn en niet overschreden mogen worden.	Er is een aanvullend onderzoek toegevoegd aan het bestemmingsplan over de nut en noodzaak.  Ook is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geluid.
b.	De balans tussen de fysieke groei van de Efteling en de leefbaarheid en het welzijn van de 23.500 inwoners van de gemeente is geheel zoek.	Door de gemeente wordt een belangenafweging gemaakt of met voorliggend bestemmingsplan sprake is van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat voor de omgeving. Om de effecten van de planontwikkeling te toetsen is een milieueffectrapport opgesteld. De gemeente wil, als toeristisch-recreatieve gemeente, de uitbreiding van de Efteling faciliteren, rekening houdend met het woon- en leefklimaat van onze inwoners.	Nee
c.	De openbare doorgaande wegen waaronder de Eftelingsestraat, Dodenauweg, Bernsehoef en de Horst zijn compleet verdwenen.	Reeds in het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 is opgenomen dat de wegen in en rond de Wereld van de Efteling (zoals de Kinkenpolder, Dodenauweg, Bernsehoef, Eftelingsestraat en Horst) openbaar blijven. Deze zijn dan ook in voorliggend bestemmingsplan van de verkeersbestemming voorzien. Deze wegen blijven openbaar toegankelijk.	Nee
d.	Het totale plangebied komt veel te dicht bij de kern van Kaatsheuvel, zowel in oostelijke als in westelijke richting en tast het welzijn van de bewoners in de gehele omgeving aan.	Zie antwoord op zienswijze 10e, 11c.	
e.	Bedenkingen heb ik tegen het	De gemeenteraad van Loon op Zand besloot in een eerder stadium dat de openbare wegen Dodenauweg,	Nee

	<p>verwijderen van bestaande openbare weg de Horst en deze om te leggen tegen de N261 om er dan een langzaam verkeersweg 30 km/u van te maken.</p>	<p>Kinkenpolder en Horst open moeten blijven voor (langzaam)verkeer. Hierbij is tevens aangegeven dat het wel mogelijk is de wegen eventueel te verleggen. In de praktijk wordt uitsluitend de Horst verlegd op het tracé tussen het Efteling Hotel en de Eftelingsestraat. Op dit deel wordt de Horst vanwege veiligheidsoverwegingen ingericht als 30 km/u weg.</p>	
f.	<p>Ernstige bezwaren maak ik bij de uitbreiding van de Efteling in oostelijke richting. Attracties van 50 meter hoog langs de Horst - N261 en van 35 meter hoog ter plaatse van de Europa-laan zijn ridicul en onverantwoord voor de omgeving in verband met geluidsoverlast - verkeersgevaar licht- en horizonvervuiling etc. de Efteling maakt hiermee inbreuk op mijn persoonlijke levenssfeer.</p>	<p>Na een inspraaktraject is door de Efteling de voorkeur uitgesproken eerst in oostelijke richting uit te breiden. In het bestemmingsplan geldt voor de oostelijke uitbreiding een bebouwingspercentage van maximaal 11%. Om reclamant tegemoet te komen wordt de maximale bouwhoogte voor het noordelijke deel van de oostelijke uitbreidingszone verlaagd tot 35 m. Daarnaast dient zich een minimale afstand van 50 m tussen bouwwerken te bevinden waarvan de bouwhoogte maximaal 50 m bedraagt. Aanvullend is vastgelegd dat over de totale lengte van het perceel grenzend aan de N261 maximaal 45% van de bouwwerken en attracties boven de boomgrens mag uitkomen. Op deze wijze is gewaarborgd dat er geen hoge aaneengesloten bebouwing ontstaat in deze zone. Zowel voor de oostelijke als de westelijke uitbreiding is een analyse uitgevoerd voor een aanvaardbare hoogte in verband met zichtlijnen. Zie verder het antwoord op zienswijze 10e.</p>	<p>Er is een beeldkwaliteitsplan als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan toegevoegd. Ook zijn de regels ten aanzien van bouwhoogten aangepast.</p>
g.	<p>Er wordt te weinig nadruk gelegd op de bijzondere natuur- en landschapswaarden van de omgeving van onze gemeente. Natuur en landschap is van wezenlijk belang voor de leefbaarheid en het welzijn van onze inwoners. Het Natuur Netwerk Brabant wordt ernstig aangetast en onderbroken en grenzen verlegd ten gevolge van bouwwerken en het aanpassingen van de infrastructuur.</p>	<p>In het MER zijn de effecten op natuur- en landschapswaarden beoordeeld. De provinciale Verordening ruimte biedt de mogelijkheid om de begrenzing van het Natuur Netwerk Brabant aan te passen wanneer een grotere kwaliteitswinst wordt bereikt. In overleg met het bevoegd gezag (de provincie Noord-Brabant) en de natuurorganisaties worden negatieve effecten van de ontwikkelingen (financieel) gecompenseerd zoals vastgelegd in het compensatieplan dat als bijlage deel uitmaakt van het bestemmingsplan. Door te kiezen voor financiële compensatie volgens de saldobenadering is het mogelijk om op de meest ecologisch waardevolle locatie te kunnen compenseren. Compensatie vindt plaats in het</p>	<p>Aan de planregels is een minimaal percentage groen toegevoegd.</p>



		<p>Landschapspark Pauwels, zodat een ecologische verbinding ontstaat tussen Loonse en Drunense Duinen, De Brand en Huis ter Heide.</p> <p>Voordat besluitvorming plaatsvindt in de raad omtrent voorliggend bestemmingsplan, besluit de provincie over de herbegrenzing van de aanduidingen, zoals opgenomen in de Verordening ruimte.</p> <p>Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder 10e.</p>	
h.	De Efteling omarmt duurzame innovatie, maar dit valt niet te verwezenlijken en te rijmen met de enorme uitbreidingsplannen.	<p>De Efteling heeft als doel in 2030 CO2-neutraal te zijn. Verder wordt de natuur die verloren gaat bij de fysieke uitbreiding gecompenseerd volgens afspraken die met onder andere Natuurmonumenten en de Brabantse Milieufederatie zijn gemaakt zijn in het Natuurcompensatieplan.</p> <p>Er heeft een aanvulling op het MER plaatsgevonden op het gebied van energieneutraliteit.</p> <p>Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 2a.</p>	In het MER is het aspect duurzaamheid nader toegelicht.
i.	De huidige verkeersstructuur voor de kern Kaatsheuvel en Efteling op de N261 is nu al volstrekt ontoereikend en de huidige problematiek moet zeer snel, adequaat en rigoureu worden aangepakt, bij voorkeur op regionaal niveau.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
j.	Extra parkeerplaatsen (circa 1.500) en verkeer in het Natuur Netwerk Brabant-gebied, meer verkeersbewegingen onder de West Loonse Wildwissel, extra verkeersbelasting op de Heideweg - Horst - Eftelingsestraat. Bereikbaarheid van de kern door Loon op Zand komt in het geding. De bereikbaarheid van de kern Kaatsheuvel is ontoereikend.	<p>Het extra verkeer onder de Westloonse Wissel is beperkt ten opzichte van de daar reeds aanwezige verkeersintensiteit. De wildwissel is er bovendien op gebouwd dat het verkeer dat er onder door voert niet tot verstoring leidt.</p> <p>Indien de omvang van het Eftelingbezoek 6,54 miljoen bezoeken per jaar bedraagt, dient de capaciteit van de bestaande rotondes op de aansluiting Loon op Zand zodanig te zijn verruimd dat sprake is van een verantwoorde verkeersafwikkeling. Om dit te borgen is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat bij 6,33 miljoen bezoeken per jaar (dus ruim voor de 6,54 miljoen bezoeken per jaar) de infrastructuur wordt aangepast.</p> <p>Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 8f en 13a.</p>	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het plan om te borgen dat de infrastructuur tijdig wordt aangepast (artikel 27 van de planregels).

k.	De Snelfietsroute (SFR261) wordt op diverse plaatsen onderbroken in verband met de zuidelijke ontsluiting voorkeurs variant 2a en het verleggen van de Horst. SFR gezondheidsrisico voor de fietsers langs de N261 (fijnstof).	De Snelfietsroute wordt niet vaker onderbroken dan in de huidige situatie nu het voorkeursalternatief gebruik maakt van de bestaande wegenstructuur en er geen nieuwe wegen worden aangelegd die de snelfietsroute kruisen. Aan fijnstof is gerekend. De waarden liggen onder de hiervoor geldende normen.	Nee
l.	Eerst werd rekening gehouden met een bezoekersaantal van 5,05 miljoen in 2020. In 2017 heeft de Efteling al 5,2 miljoen bezoekers gehad. Dit betekent dat de uitgangspunten van de MER nu al achterhaald zijn. Vanuit een nulmeting 2018 zal er nieuwe informatie en feiten aangeleverd moeten worden om tot goede besluitvorming en afweging te komen.	Zie antwoord op zienswijze 13a.	
m.	Het is de minst gewenste situatie om in de toekomst een zuidelijke weg variant 2a als ontsluiting te laten fungeren voor de Efteling in de periode tot 2030. De ontsluiting gaat namelijk door Ecologische Hoofdstructuur, loopt onder de Westloonse Wissel, kost ca. 10 ha. aan bestaande natuur, bos en landbouwgrond, tast biotoop en habitat in het Loonsche Land, Bosrijk en in het Golfpark en Huis ter Heide aan, gaat ten koste van de bereikbaarheid van het kerkdorp Loon op Zand en gaat ten koste van de SFR onderbrekingen de Horst en Heide-weg.	Het voorkeursalternatief doorsnijdt het Natuur Netwerk Brabant niet. Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 10f en 13e.	
n.	Ernstige bezwaren met betrekking tot verklaring van geen bedenkingen en de toepassing, om tijdens het lopende proces een separate procedure te starten ten faveure van de Efteling, om zo alle bezwaren en zienswijzen van omwonende en inwoners van de gemeente onderuit te halen.	Een eventuele verklaring van geen bedenkingen maakt geen onderdeel uit van de procedure in het kader van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030.	Nee
o.	2e fase afwikkeling van het parkeren op eigen terrein duurt véél te lang, doorstroming naar 2e parkeervoorziening verbeteren. Hier wordt het verkeer door verkeersbegeleiders telkens opgehouden. 2e fase Europalaan verbeteren/aanpassen in verband met het snellere afwikkelen van de te parkeren voertuigen. 3e fase een Transferium ontwikkelen. Parkeren op afstand mogelijk.	Zie antwoord op zienswijze 10c en 10j.	

### Zienswijze 37

37	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Aantasting privacy: door het toestaan van extreem hoge bouw 50 meter van attracties/gebouwen wordt de privacy van direct omwonenden ernstig aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 36f.	
b.	De toch al sterk toegenomen geluids-overlast van de afgelopen 20 jaar, wordt voor ons buurtbewoners onacceptabel groot door de bouw van een buitenachtbaan. Alternatieven richting het zuiden hebben een duidelijke voorkeur ten opzichte van uitbreidingen nabij de Europalaan.	Zie antwoord op zienswijze 2b en 24a.	
c.	Toename lucht-, licht- en milieuverontreiniging door toename van het gemotoriseerde verkeer naar de Efteling. De roetafzetting op de ramen is aantoonbaar. Genoeg is genoeg. Laserlichten en verlichting door middel van lichtbundels in de avonden bezorgen buurtbewoners en de natuurlijke bewoners van het natuurpark overlast en stress.	Vergunningverlening voor evenementen binnen de Wereld van de Efteling valt buiten het beoordelingskader van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Voor evenementen geldt een apart beoordelingskader, waarin openbare orde en veiligheid leidend zijn. Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 36b en 10e.	Nee
d.	Verkeersoverlast wordt door direct omwonenden alleen maar groter. De weinig alternatieve routes worden inmiddels volledig geblokt.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
e.	De balans tussen leefbaarheid en welzijn ten opzichte van de fysieke groei van de Efteling is compleet zoek.	Zie antwoord op zienswijze 36b.	
f.	Ernstige bezwaren met betrekking tot verklaring van geen bedenkingen en de toepassing, om tijdens het lopende proces een separate procedure te starten ten faveure van de Efteling, om zo via de start van een extra procedure de Kaatsheuvelse gemeenschap buitenspel te zetten.	Zie antwoord op zienswijze 36n.	

### Zienswijze 38

38	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Bij de opstelling van het plan zijn verkeerde keuzes gemaakt die onevenredig zware nadelige gevolgen zullen hebben voor veel omwonenden van de Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 36b.	
b.	In essentie vindt dat zijn oorzaak in het gegeven dat de Efteling na ruim vijftig jaren uitbreiden feitelijk tegen zijn grenzen aanloopt.	Zie antwoord op zienswijze 34c.	

c.	De Efteling is qua akoestische uitstraling vergelijkbaar met de categorie recreatiecentra vaste kermis die in de VNG publicatie 2009 wordt genoemd. Hiervoor geldt feitelijk een richtafstand van 300 meter ten opzichte van een rustige woonwijk. Inmiddels 365 dagen per jaar geluiden in de lucht van attracties, gegil fanfares, live optredens etc. Soms hard, dikwijls ook niet, maar wel altijd aanwezig en daardoor hoogst irritant.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	
d.	365 dagen per jaar verkeersoverlast, verkeerslawaaï, uitlaatgassen en stank.	Zie antwoord op zienswijze 11c en 36b.	
e.	Er is onvoldoende en niet tijdig gestuurd op een eigen directe Efteling afrit vanaf de N261 voor alleen de Efteling bezoekers direct naar het parkeerterrein ten westen van de Efteling en tevens op het benutten van de gehele strook ten oosten van de Horst voor parkeren. In meerdere lagen zou daar een geweldige, goed te camoufleren, parkeervoorziening kunnen komen. Dit is niet uitgewerkt, nauwelijks bekeken en er is gekozen voor ruimte voor extra attracties op de Horst.	In het kader van de uitgevoerde verkeersstudie is in eerste instantie onderzocht of de Efteling via een eigen nieuwe aansluiting kon worden ontsloten. Dat blijkt echter niet mogelijk: er is altijd een tweede ontsluiting op de N261 nodig om het Eftelingverkeer te kunnen afwikkelen. Dat is met name het gevolg van het feit dat het vertrekkende Eftelingverkeer maar met één rijstrook de N261 op kan worden geleid. Bij het toepassen van meer rijstroken stagneert het verkeer op de N261, waardoor de bereikbaarheid van de regio in het gedrang komt. Dat is niet acceptabel. Verder is van belang dat de provincie geen voorstander van een nieuwe aansluiting op de N261 is. Om bovenstaande redenen gaat het voorkeursmodel uit van handhaving van de Europalaan als ontsluitingsweg voor de Efteling en het op drukke dagen bijschakelen van een tweede ontsluitingsroute via de aansluiting Loon op Zand. In het verleden is ook gezien of een gebouwde parkeervoorziening in de strook langs de Horst inpasbaar is. Dat bleek echter niet het geval omdat tussen de N261 en een dergelijke parkeervoorziening te weinig buffercapaciteit beschikbaar is om pieken in het verkeersaanbod op te vangen. Terugslog van de optredende file naar de N261 vormt dan een niet aanvaardbaar risico. Zie verder het antwoord op zienswijze 10f.	Nee
f.	De Efteling moet verplicht worden de toegangswegen direct naar het park te laten leiden zonder verkeersoverlast en gevaarlijke verkeerssituaties en de Europalaan te ontlasten. Tevens om het parkeren aan de oostzijde (dicht bij	Er wordt juist gekozen voor het voorkeursalternatief (geoptimaliseerde 2a variant) om het verkeer op zeer drukke dagen van twee zijden onafhankelijk van elkaar naar de Efteling te leiden.	Nee

	de N261) te concentreren of dat u op zijn minst daar een heel serieus onderzoek naar dient te verrichten.	Daarom is ook gekozen aan de oostelijke zijde een parkeervoorziening aan te leggen voor het verkeer komend uit het zuiden. Dit is reeds onderzocht in het MER. Zie verder het antwoord op zienswijze 13a.	
g.	Er wordt op geen enkele wijze gemotiveerd waarom er sprake zou zijn van een 'beperkte geluidsemissie'. De gemeente moet een second opinion laten uitvoeren naar de stelling dat de extra geluidsemissie en luchtvervuiling verwaarloosbaar is. Daarin dient rekening te worden gehouden met alle relevante parameters.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	
h.	Wat zijn de geluidsnormen, hoe worden ze gecontroleerd, hoe worden ze gehandhaafd, wordt er gemeten op luchtvervuiling bij de Europalaan, wat is de norm voor luchtkwaliteit en wat zijn de metingen die waar en wanneer zijn gemeten?	<p><b>Geluid</b> Voor het toetsingskader voor geluid wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van bijlage 14 van het MER.</p> <p>De maximale toegestane geluiduitstraling (geluidsnormen) van de Efteling ligt vast in de vigerende omgevingsvergunning Milieu in de vorm van een contour met geluidsemissiepunten. Als het attractiepark wordt uitgebreid met nieuwe attracties dan wordt daar een omgevingsvergunning milieu (uitbreidingsvergunning of veranderingsvergunning) voor verleend.</p> <p>In het vergunningverleningsproces wordt altijd getoetst aan de vigerende contour met emissiepunten. De geluidsuitstraling mag niet groter worden dan de vergunde waarden. De normen worden gehandhaafd door vooraf opgestelde geluidsberekeningen te toetsen aan de geluidsnormen of door te meten tijdens de geluidsproductieperiode.</p> <p>De ligging van de emissiepuntencontour of de geluidsnormen worden niet veranderd middels voorliggende bestemmingsplan.</p> <p>In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin meetpunten uit de huidige milieuvergunning de norm zijn en niet overschreden mogen worden.</p> <p><b>Luchtkwaliteit</b> De normen voor luchtkwaliteit liggen vast in Hoofdstuk 5.2 Van de Wet milieubeheer. Het uitgevoerde onderzoek</p>	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geluid.

		<p>is opgenomen in bijlage 16 van het MER. Hierin wordt het toetsingskader verder toegelicht en uitgediept. Er worden geen separate luchtkwaliteitsmetingen uitgevoerd op de Europalaan.</p> <p>De luchtkwaliteit wordt voor ruimtelijke plannen altijd berekend. Deze berekeningen in opgenomen in bijlage 16 van het MER. Het onderzoek is uitgevoerd met het rekenprogramma Geomilieu STACKS. Dit programma is goedgekeurd door het ministerie van I&amp;W.</p>	
i.	Er blijkt wat betreft ontsluiting naar de parkeerterreinen dat is gekozen voor een (tijdelijke?) oplossing waarbij de vleermuizen ten zuiden van de Efteling de voorkeur lijken te hebben gehad boven die van de bewoners van Kaatsheuvel.	In het MER zijn de milieueffecten bodem, water, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheidsaspecten onderzocht. Derhalve is wel degelijk rekening gehouden met de gevolgen van de bewoners.	Nee
j.	De verplaatsing van de Horst had een paar opties in het vorige bestemmingsplan. Nu is duidelijk besloten deze weg toch anders te leggen en start ten noorden van het Efteling hotel. Hoe is het mogelijk dat er gekozen kan worden voor een geheel andere oplossing zonder vooraf enige afstemming?	Naar aanleiding van de aankoop van het perceel Horst 35 door de Efteling is ervoor gekozen om de verkeersstructuur helder te houden en een beperkte wijziging door te voeren waarbij de Horst in zijn geheel buitenom de Efteling gronden wordt gelegd. Omdat dit naar inschatting van de gemeente geen wezenlijk belang schaadt, heeft hierover geen afstemming plaatsgevonden. De omlegging is in de meest recente berekening van het voorkeursalternatief in de aanvulling op het MER meegenomen.	Nee
k.	De toename van het verkeer, van het lawaai en de vervuiling (veroorzaakt door de Efteling als hierboven omschreven) verlaagt ons woongenot steeds meer. Deze zeer sterke toename van overlast hebben wij nooit kunnen voorzien. De gemeente moet dan ook de regie in handen nemen en zich niet plooiën naar de vertrek-dreigementen en wensen van de Efteling en op te komen voor de gezondheid en het woon- en leefklimaat van de inwoners.	De gemeente Loon op Zand wil de uitbreiding van de Efteling faciliteren onder voorwaarde dat een juiste balans ontstaat tussen het belang van de Efteling en het woon- en leefklimaat van de inwoners. Juist door in te zetten op structurele maatregelen in het wegennetwerk (Wisselstroken Europalaan en zuidelijke ontsluiting) wordt een verbetering aangebracht ten behoeve van het woongenot.	Nee

### 3.3.5 Zienswijzen Kinkenpolder Kaatsheuvel

#### Zienswijze 39

39	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De vraag blijft waarom de parkeermogelijkheden niet verder uitgebreid worden op de Horst, zodat het blik bij de N261 blijft en niet door de Eftelingsestraat hoeft te gaan. Binnen de planregels is opgenomen dat er een bouwhoogte van 60 m gerealiseerd mag worden. Dit is ideaal voor een parkeergarage, die tevens als geluidswal kan dienen voor het stiltegebied De Loonse en Drunense Duinen en zorgt daarnaast ervoor dat Eftelinggasten geen geluidshinder ondervinden van de N261.	Aan de Horst (tussen de gronden van Brabant Water en het tankstation aan de N261) wordt planologisch ruimte geboden voor parkeerplaatsen. Op deze wijze wordt het verkeer op de Eftelingsestraat beperkt. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat aan de Horst 1.800 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.	De planregels zijn op dit onderwerp aangepast.
b.	Mocht er bij de Horst een 60 m hoge attractie gerealiseerd worden, zoals momenteel in de plannen is opgenomen, dan vrezen wij voor veel ongelukken en dus meer files op de N261.	Zie antwoord op zienswijze 10h.	Nee
c.	Wij vinden het ongewenst wanneer er nog meer asfalt bij komt rondom de Efteling.	De voorkeursvariant zoals opgenomen in het bestemmingsplan maakt grotendeels gebruik van bestaande infrastructuur. Wel wordt er een verbindingsweg gerealiseerd tussen de Eftelingsestraat en de westelijke parkeervoorziening.	Nee
d.	De toegang tot het bos wordt met verdere uitbreidingen steeds moeilijker.	Ter hoogte van de Kinkenpolder blijft een recreatieve verbinding beschikbaar naar het Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen. De route zal aansluiten op de snelfietsroute (F261) die aan de oostzijde van het plangebied parallel aan de N261 loopt. Het natuurgebied Het Loonsche Land blijft openbaar toegankelijk.	Nee
e.	Door toename van geluid, vervuiling en bebouwing is er een onevenredige aantasting van ons woon- en leefklimaat. Door de jaren heen is het geluid alleen maar toegenomen en met de verdere uitbreiding van de Efteling wordt dit een onacceptabel niveau. Wij wonen in een natuurlijke omgeving en niet in een omgeving waarbij industrie normeringen ten aanzien van geluidsoverlast gehanteerd dienen te worden bij het uitvoeren van metingen. De vraag rijst wie er voor de handhaving van de geluidsnormen zorgt.	Zie antwoord op zienswijze 2b. Daarbij wordt opgemerkt dat de gemeente Loon op Zand verantwoordelijk is voor de handhaving van de geluidsnormen in de milieuvergunning.	Nee
f.	Wij zijn ook niet gelukkig met de	In het bestemmingsplan behoudt	Nee

	<p>huidige bussen parkeerplaats naast de Kinkerpolder, want van deze overlast willen wij graag af.</p>	<p>het perceel waarop het busseparkeerterrein is gelegen haar huidige bestemming Recreatie - Dagrecreatie. Het bestemmingsplan biedt daarnaast mogelijkheden om op verschillende percelen binnen de Wereld van de Efteling te parkeren.</p>	
g.	<p>Volgens het MER worden bij de uitbreiding van de Efteling geen grenswaarden voor luchtkwaliteit overschreden. Elk weldenkend persoon zet vraagtekens bij deze uitspraak van het MER. Voor ons is het ondenkbaar dat dit binnen wettelijke normeringen valt en wij willen hier regelmatig controle op.</p>	<p>De berekeningen zijn uitgevoerd conform de geldende wet- en regelgeving. In alle situaties wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Zelfs in de worst-case situatie, met volledige uitbreiding van de Efteling en rekenjaar 2018 wordt aan de grenswaarden voldaan. Monitoring is naar onze mening daarom niet noodzakelijk. Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 11c.</p>	Nee
h.	<p>Voldoen aan de VNG-richtlijn "bedrijven en milieuzonering" voor een vaste kermis, waarbij het parkeerterrein en attracties op minstens 300 meter van de woonbebouwing c.q. zuidzijde van de Europalaan geplaatst worden.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 2d.</p>	
i.	<p>Compenseer de natuur in de directe omgeving van de omwonenden en te denken valt daarnaast ook aan compensatie in de kern van Kaatsheuvel in de vorm van parkjes.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 36g.</p>	

#### Zienswijze 40

40	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	<p><i>"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 agrarische percelen met de huidige rechten bleek niet mogelijk gelet op nieuwe regelgeving. De planregels en verbeelding zij hierop aangepast."</i></p> <p>Het is volstrekt onduidelijk en onnavolgbaar wat hiermee exact bedoeld wordt. Na verzoek van reclamanten tot opheldering hieromtrent werd de reactie van de provincie alsnog voorgelegd. Echter biedt deze reactie geen opheldering. Het is nog steeds volstrekt onduidelijk en onnavolgbaar waarom agrarische percelen van derden uit het plan zijn gehaald en niet langer onderdeel uitmaken van het be-</p>	<p>De agrarische percelen (van derden) zijn uit het plan gehaald en maken niet langer onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan. Dit geldt ook voor de percelen van reclamanten. Op deze percelen zijn geen ontwikkelingen voorzien zoals die worden voorgestaan door de initiatiefnemer. Voor de percelen van reclamanten geldt nog steeds een actueel plan, te weten het bestemmingsplan Wereld van de Efteling uit 2013. Van concrete ontwikkelingen op deze percelen is de gemeente niet op de hoogte waardoor aanpassing van het bestemmingsplan op dit moment niet noodzakelijk is. De gemeente heeft overigens kennis genomen van de ideeën van reclamanten voor diverse percelen.</p>	Nee



	stemmingsplan. Het is absoluut onbegrijpelijk en onnavolgbaar waarom de percelen van reclamanten buiten het bestemmingsplan worden gelaten, aangezien dit gelet op de ligging van de percelen en de uitbreiding van de Efteling absoluut irreëel is. Het besluit om de percelen buiten het bestemmingsplan te laten staat haaks op een goede ruimtelijke ordening, waardoor het bestemmingsplan in strijd is met de geldende wet en regelgeving.		
b.	Er is sprake van een onlosmakelijke ruimtelijke samenhang tussen de percelen van reclamanten en de percelen in het bestemmingsplan Wereld van de Efteling.	De percelen van reclamanten zijn en blijven bereikbaar, ook na vaststelling van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030. De functie en bestemming van de percelen van de reclamanten, uitgezonderd perceel B 06548 G 0000, is Agrarisch, hetgeen geen enkele raakvlakken heeft met de functie en bestemming van de Efteling. Van een onlosmakelijke ruimtelijke samenhang is geen sprake.	Nee
c.	Twee percelen die in eigendom zijn bij reclamanten worden in het huidige bestemmingsplan aangeduid met recreatief. Het betreft de percelen B 06548 G 0000 en B 06416 G 0000. Nu deze percelen buiten het ontwerpbestemmingsplan worden gelaten lijkt het erop dat deze percelen opeens zijn bestemd als agrarisch. De gemeente handelt hier in strijd met de wet, het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel. Bovendien handelt de gemeente in strijd met het verbod van detournement de pouvoir.	Het kadastrale perceel sectie B nummer 6548 heeft in het geldende bestemmingsplan Wereld van de Efteling (2013) de bestemming Recreatie-Dagrecreatie. In het ontwerpbestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 is dit perceel niet opgenomen. Derhalve geldt hier de vigerende recreatieve bestemming uit het bestemmingsplan Wereld van de Efteling uit 2013.  Het perceel sectie B nummer 6416 heeft in het geldende bestemmingsplan Wereld van de Efteling uit 2013 een agrarische bestemming. Dit perceel maakt, net als de overige agrarische percelen van derden geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030. De vigerende agrarische bestemming blijft hier van kracht.	Nee
d.	In de zienswijze, d.d. 19 juli 2017, is reeds medegedeeld dat reclamanten van mening is dat continuering van de agrarische bestemming van hun percelen in de toekomst niet meer mogelijk zal zijn. De enige reële optie gelet op de ligging van de percelen is om de percelen te bestempelen als recreatie in plaats van agrarisch.	Voor de percelen van reclamanten geldt het bestemmingsplan Wereld van de Efteling uit 2013. Van concrete ontwikkelingen op deze percelen is de gemeente niet op de hoogte waardoor aanpassing van het bestemmingsplan op dit moment niet noodzakelijk is. De gemeente heeft overigens kennis genomen van de ideeën van de reclamanten voor diverse percelen. Wan-	Nee

		neer zij ontwikkelingen wensen kunnen zij de hiervoor bestemde procedures opstarten.	
e.	<i>"Het perceel westelijk gelegen van het parkeerterrein van Bosrijk krijgt de bestemming Recreatie-Dagrecreatie in plaats van Natuur. Dit perceel is meegenomen in het natuur-compensatieplan."</i> Reclamanten stellen zich op het standpunt dat er sprake is van schending van het gelijkheidsbeginsel. Op grond van artikel 1 van de Grondwet worden allen die zich in Nederland bevinden in gelijke gevallen gelijk behandeld. Bij willekeurige derden (reclamant) wordt de bestemming van de grond niet aangepast, terwijl het eerder genoemde perceel wel. Dit is absoluut onbegrijpbaar en onnavolgbaar. Het heeft er alle schijn van dat de gemeente de bestemming van percelen naar willekeur wijzigt en kan wijzigen en andere belangen dan een goede ruimtelijke ordening of het belang van de Efteling laat prevaleren boven het belang van (willekeurige) derden.	Zie antwoord op zienswijze 40d.	
f.	Reclamanten hebben kenbaar gemaakt dat zij actief bezig is om een andere invulling te geven aan haar percelen. De plannen die ook benoemd zijn in haar zienswijze zijn inmiddels concreet om deze kenbaar te maken. Ze zijn bijgevoegd bij de zienswijze.	De gemeente heeft kennis genomen van de ideeën van reclamanten voor diverse percelen. Alhoewel de plannen, zoals verwoord in de zienswijze beleidsmatig passen in onder meer de Structuurvisie Loon op Zand 2030 van de gemeente Loon op Zand, ontbreken de benodigde onderzoeken (onder meer geluid, verkeersaantrekkende werking, luchtkwaliteit, archeologie, economische uitvoerbaarheid). Deze zijn noodzakelijk om te kunnen beoordelen of deze plannen onderdeel kunnen uitmaken van het vast te stellen bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030.  De gemeente adviseert de reclamanten een principeverzoek in te dienen bij het college van B&W van Loon op Zand, zodat het college hierover een principebesluit kan nemen. Als het college hierop positief besluit, dan zal voor de plannen van reclamanten een aparte ruimtelijke procedure opgestart kunnen worden.	Nee
g.	Reclamanten benadrukken dat de bereikbaarheid van hun percelen gewaarborgd moet zijn. De toegangswegen tot de moeten open blijven. Door het verkeer van de Efteling vanaf P1	Zie antwoord op zienswijze 10j.	

	naar P2/P3 over de Kinkenpolder te laten gaan wordt een groot gedeelte van de percelen volstrekt onbereikbaar.		
h.	Doordat de percelen omringd zullen zijn door metershoge attracties zullen de percelen in de schaduw komen te liggen. Een agrarische bestemming van deze bestemming zal niet meer te continueren of vast te houden te zijn.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
i.	Reclamanten stellen zich op het standpunt dat de gevolgen van de uitbreiding van de Efteling voor de geluidsbelasting op en nabij hun percelen onvoldoende onderzocht zijn. Het is voorzienbaar dat de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer en het lawaai van het attractiepark onaanvaardbaar hoog zal zijn.	Zie antwoord op zienswijzen 11c, 21d en 24a.	
j.	In de plannen zijn onvoldoende geluid reducerende maatregelen opgenomen met betrekking tot de geluidsbelasting op de percelen van reclamanten.	In de omgeving van de bedoelde percelen is rekening gehouden met een strook van minder luide attracties en met een geluidscherm langs de interne verbindingroute tussen de hoofdparkeerplaats en de nieuwe westelijke parkeerplaats. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de uitbreiding mogelijk is binnen de grenzen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin de huidige meetpunten uit de milieuvergunning de norm zijn en niet overschreden mogen worden.	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geluid.
k.	Er wordt betwist dat de luchtkwaliteit voldoet aan de wettelijke normen, gezien de forse toename van het verkeer. Het negatieve effect op het milieu zal door de forse toename van het verkeer aanzienlijk zijn, dit mede door de uitstoot van de uitlaatgassen van het bestemmingsverkeer Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 39g.	

### 3.3.6 Zienswijzen Bernsehoef Kaatsheuvel

#### Zienswijze 41

41	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Kern van het voorkeursalternatief luidt dat de toegangsweg zal gaan lopen via de Eftelingsestraat, over het terrein van Cliënt. Dit heeft voor hem ernstige nadelige gevolgen voor zijn woongenet en zijn bedrijfsvoering (de mini-camping).	Het voorkeursalternatief dat voorziet in een aanpassing van de Eftelingsestraat zal niet over het perceel van reclamant gaan lopen. De aansluiting Eftelingsestraat – parkeerterrein richting Dodenaauweg wordt in het bestemmingsplan ten noorden van de groenstructuur gerealiseerd.	De aansluiting Eftelingsestraat – parkeerterrein richting Dodenaauweg wordt ten noorden van de groenstructuur gerealiseerd.
b.	Aangezien het fundament van het thans ter inzage gelegde ontwerpplan niet afwijkt van het voorontwerp verzoekt cliënt om de eerdere inspraakreactie d.d. 14 juli 2017 in deze zienswijze als volledig herhaald en ingelast te beschouwen.	Voor de inhoudelijke beantwoording van deze inspraakreactie wordt hierbij verwezen naar het Eindverslag Inspraakprocedure en Ambtelijke wijzigingen d.d. 27 februari 2018 door burgemeester en wethouders vastgesteld. Met de vaststelling van het Eindverslag Inspraakprocedure en Ambtelijke wijzigingen door burgemeester en wethouders is de fase van inspraak afgerond. In onze optiek is afdoende gereageerd op de inspraakreacties.	Nee
c.	De uitkomsten (rapportages) daarvan luiden steeds dat er geen gevaar zou bestaan voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat aan de Bernsehoef. Dit terwijl ieder weldenkend mens kan begrijpen dat de plannen groots van opzet zijn. Cliënt vreest het voortbestaan van zijn mini-camping. Het heeft er alle schijn van dat de financiële belangen die zijn gemoeid met de beoogde ontwikkeling van de Efteling, voor de gemeente veel zwaarder wegen dan een goed woon- en leefklimaat voor de burgers. Het gevolg van deze 'sturing' is dat bij fundamentele onderdelen van het plan geen reële aannames zijn gehanteerd. Dit heeft tot gevolg dat de gepresenteerde plannen in strijd met artikel 3.2 van de Awb niet in alle gevallen worden gedragen door een toereikend onderzoek. Hierdoor is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening conform artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.	Zie antwoord op zienswijze 12e en 22c.	
d.	De beoogde wijziging van de Eftelingsestraat leidt tot een explosieve toename van het gemotoriseerde wegverkeer. Het mag duidelijk zijn dat dit ingrijpende nadelige gevolgen zal hebben voor de Bernsehoef. In het kader	Op bladzijde 20 van bijlage 15 zijn de resultaten besproken voor variant 2A. Hier staat dat de geluidbelasting bij de camping aan de Bernsehoef 9 47 dB zal bedragen. Dit is de geluidbelasting na toepassing van de wettelijke aftrek	Nee

	<p>van het MER is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van wegverkeerslawaai. De resultaten zijn terug te vinden in bijlage 15. Voor variant 2a komt naar voren dat voor de camping aan de Bernsehoef 9 de geluidsbelasting maximaal 49 dB zou bedragen. Cliënt trekt dit in twijfel, alleen al omdat als men de resultaten van de gecumuleerde geluidsmeting aan de Bernsehoef nauwkeurig bestudeert, meteen opvalt dat de geluidsbelasting op de verschillende meetpunten de 51 dB ruimschoots overschrijdt. In een enkele meting komt zelfs 52,38 dB als geluidsbelasting naar voren. Op basis van deze gegevens concludeert Cliënt dat de geluidsbelasting te fors uitvalt.</p>	<p>voor het toekomstig stiller worden van het wegverkeer (artikel 110g Wet geluidhinder). Voor de onderzochte weg bedraagt de wettelijke aftrek 5 dB. Zonder aftrek bedraagt de geluidbelasting 52 dB. Bij het berekenen van de gecumuleerde geluidbelasting wordt de wettelijke aftrek niet toegepast. Dit verklaart waarom de geluidbelasting in de tabellen voor de gecumuleerde aftrek hoger is dan in de tekst van het rapport bij de toetsing per weg afzonderlijk.</p>	
e.	<p>Naar 2030 toe zullen parkeervlakken C en B (MER bladzijde 1350) komen te vervallen. In plaats daarvan zal er sprake zijn van 'gelaagd parkeren' op de parkeervlakken D en E. Dit gelaagd parkeren is nodig geacht om het vereiste aantal auto's een parkeergelegenheid te kunnen geven. Hieraan zijn echter onvermijdelijk consequenties verbonden voor de omvang van de verkeersstroken in westelijke richting. Er zijn evenwel in het MER geen berekeningen terug te vinden die de verkeersstromen onder de nieuwe situatie inzichtelijk maken. Cliënt vindt dat niet terecht.</p>	<p>In de uitgebreide verkeersstudie uit 2016 en 2017 is de basis voor de verkeersgegevens uitgebreid toegelicht. In het deelrapport Verkeer van het MER is dit samengevat en is een overzicht van de verkeersintensiteiten opgenomen. Zie het deelrapport Verkeer (tabel 3.4, pagina 31). De basis voor de verkeersstudie vormen de huidige en toekomstige verkeers-generatie van de Efteling en de verkeersstromen van zowel het Eftelingverkeer als het reguliere lokale verkeer. Uit het onderzoek voor de verkeersstudie (onderzoek november 2016) is bekend dat 5% van het Eftelingverkeer in/uit westelijke richting rijdt. Ook voor de toename van het verkeer is hiervan uitgegaan. Er zijn geen redenen om hiervan af te wijken. Door de hoeveelheid verkeer dat via het westen Kaatsheuvel verlaat blijft de omvang van het verkeer beperkt. De absolute stijging van dit verkeer is niet dusdanig dat de bestaande wegenstructuur ten westen van de Efteling hierop moet worden aangepast.</p>	Nee
f.	<p>De verharding van het onverharde deel van de Eftelingsestraat langs de mini-camping van cliënt wordt gebruikt om de verhoging van de geluidsbelasting ter hoogte van de woning van cliënt en de andere woningen op de Bernsehoef te kunnen rechtvaardigen. Daarbij wordt een verkeerssnelheid van 30 km/u in aanmerking genomen, zodat de Wet geluidhinder niet van toepassing is. De snelheden die nu op het verharde gedeelte van de Eftelingsestraat worden gereden liggen</p>	<p>Het onverharde deel van de Eftelingsestraat is deels nodig als verbinding naar het nieuwe parkeerterrein P-West (gelegen nabij de Dreefseweg) en deels als noodzakelijke verbetering van de calamiteitenontsluiting. De aanrijroute via de Eftelingsestraat wordt op de drukte dagen ingezet (74 dagen per jaar bij 7 miljoen bezoeken), omdat op deze dagen de capaciteit van de Europalaan te kort schiet. Het MER onderzoekt ook een variant waarbij de Eftelingsestraat wordt ingezet</p>	<p>Het tracé aansluiting Eftelingsestraat op Parkeerterrein West wordt op de verbeelding van het bestemmingsplan aangepast.</p>

	<p>voor 95% tussen de 30 km/u en 80 km/u en dat is niet de snelheid uit het onderzoek. Cliënt verzoekt u dan ook om de geluidsbelasting opnieuw te beoordelen, maar nu gebaseerd op hogere snelheden dan 30 km/u.</p>	<p>als hoofdonthoudingsweg. Daarbij zou aanzienlijk meer verkeer lang de woning van Reclamant komen dan in het voorkeursalternatief waarbij de Eftelingsestraat slechts op 74 dagen wordt ingezet om een deel van het Eftelingverkeer te verwerken. De keuze van een 30 km/h-regime komt voort uit de verblijfskwaliteit die op de Eftelingsestraat wenselijk wordt geacht. De weginrichting van de Eftelingsestraat zal dusdanig op dit snelheidsregime worden afgestemd, dat deze snelheid niet wordt overschreden.</p> <p>Het is overigens een misverstand aan te nemen dat met de keuze van het snelheidsregime weggebleven kan worden van een onderbouw van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Dat is namelijk altijd noodzakelijk in het kader van een goede ruimtelijke ordening en derhalve in het kader van het akoestisch onderzoek ook gebeurd. Bij het onderzoek is de representatieve snelheid gebruikt, namelijk de maximum snelheid van 30 km/h. Om de reclamant tegemoet te komen is het verloop van de weg aangepast waarbij deze ter hoogte van de camping achter (ten noorden van) de bestaande grondwal wordt gelegd. Op deze wijze worden mogelijke effecten weggenomen.</p>	
g.	<p>Cliënt meent dat de Raad bij het nemen van haar besluit niet alleen wegverkeerslawaaï ook de luchtkwaliteit moet zien als een punt van zorg en aandacht.</p>	<p>Het aspect luchtkwaliteit is in het MER uitvoerig onderzocht. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke normen.</p>	Nee
h.	<p>Gelet op de zwakke plekken in het onderzoek concludeert cliënt dat het plan om het voorkeursalternatief te laten lopen via de Eftelingsestraat geen recht doet aan een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 11c.</p>	
i.	<p>De Efteling heeft voldoende grond ter beschikking op eigen terrein om de gewenste logistieke routes te kunnen verwezenlijken. De nieuwe route zou kunnen gaan lopen langs de Kinkenpolder naar de Eftelingsestraat, tussen Bosrijk en het Loonsche Land in, om vervolgens aan te sluiten op de Horst.</p>	<p>De door reclamant voorgestelde route zou de uitbreiding van het attractiepark doorsnijden, daar een barrière vormen en dwingend zijn voor de terreinindeling en het terreingebruik. Daarom is hier niet voor gekozen. Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder 41a.</p>	Nee
j.	<p>In hoofdstuk 2.2 staat vermeld dat de Efteling volgens de methodiek van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieu-</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 2d.</p>	

	<p>zonering' wordt ingedeeld in milieu-categorie 4.2. Daarvoor geldt een richtafstand van 300 meter tot een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 200 meter tot een gemengd gebied. Aan deze richtafstanden wordt niet voldaan. Dit heeft tot gevolg dat akoestisch onderzoek noodzakelijk is om te toetsen of de beoogde ontwikkelingen ruimtelijk inpasbaar zijn.</p>		
k.	<p>In hoofdstuk 2.2 wordt vermeld dat de reguliere woningen aan de Bernsehoef zich bevinden in een gebied met een agrarische bestemming en een hoge dichtheid aan agrarische bedrijvigheid. Cliënt heeft ernstige bezwaren tegen deze classificatie omdat de woningen aan de Bernsehoef al sedert jaar en dag geen agrarische bestemming meer hebben. Ook de aanduiding bedrijfswooning vindt cliënt onterecht omdat de Efteling nooit zou toestaan dat zijn mini-camping zou kunnen uitgroeien tot een normale, commerciële camping, met een capaciteit van 200-300 plaatsen.</p>	<p>Op bladzijde 6 van bijlage 14 staat dat het reguliere woningen aan de Bernsehoef betreft en niet dat het agrarische woningen of bedrijfswooningen betreft. Dat de omgeving van de reguliere woningen voor een groot deel uit agrarische bestemmingen bestaat blijkt uit het bestemmingsplan Buitengebied 2011. De locatie van de Bernsehoef 9 heeft in het vigerend bestemmingsplan Buitengebied 2011 de bestemming Recreatie Kampeerterrein 4. Deze bestemming laat geen reguliere woningen toe, maar alleen bedrijfswooningen. Om deze reden is het gebouw aan de Bernsehoef 9 in het onderzoek beschouwd als bedrijfswooning. De zienswijze bevat geen argumenten om van deze kwalificatie af te zien.</p> <p>Het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 voorziet niet in een wijziging van de bestemming van de woning(en) aan de Bernsehoef.</p>	Nee
l.	<p>Cliënt betwist of de onderzoekers zijn uitgegaan van de juiste aannames bij het berekenen van de verkeers-generatie voor het westelijk gelegen parkeerterrein. Cliënt komt tot andere berekeningen.</p>	<p>In de verkeerstudie uit 2016 en in het MER is onderbouwd hoe de verkeers-generatie van het Eftelingverkeer tot stand is gekomen. De onderzoeken zijn getoetst door de Commissie voor de m.e.r. en de commissie heeft geen aanleiding gezien tot het maken van opmerkingen hierover.</p>	Nee
m.	<p>De onderzoekers merken op dat de plansituatie niet voorziet in de introductie van nieuwe evenementenlocaties of incidentele bedrijfssituaties. Cliënt verbaast zich daar enorm over. Immers het is bekend dat diverse evenementen en attracties aan de noordzijde van zijn locatie komen. In bijlage 14 staat dat stemgeluid voor de berekening van het maximale geluidsniveau niet hoeft te worden meegenomen. Dit omdat de onderzoekers de aanname introduceren dat er 'met name slechts overdekte attracties komen. Deze aanname klopt niet omdat</p>	<p>Reclamant heeft gelijk dat ten noorden van de Bernsehoef attracties zullen worden ontwikkeld. Deze attracties zullen overwegend overdekt zijn. Dat de onderzoekslocatie op dit moment onoverdekt is doet daar niets aan af.</p>	Nee

	de locatie nu eenmaal onoverdekt is. Cliënt stelt daarom dat het inrichtingslawaai is gebaseerd op uitgangspunten waaraan ten minste een belangrijke, onjuiste aanname ten grondslag is gelegd.		
n.	De onderzoekers gaan er vanuit dat de rijsnelheid van personenauto's op het parkeerterrein gemiddeld 10 km/u bedraagt. In de praktijk liggen deze snelheden beduidend hoger door de lange afstanden die de auto's moeten overbruggen. Hierdoor wordt er beduidend meer geluid geproduceerd dan de onderzoekers aannemen.	De snelheid in de berekeningen is een gemiddelde voor het gehele traject. Bij de in- en uitgang en voor en na het parkeren zal de snelheid lager zijn en bij het afleggen van een langere weg zonder voorliggers zal de snelheid hoger zijn. Een gemiddelde snelheid van 10 km/h sluit goed aan bij het totaal van de verkeersbewegingen en is gebruikelijk voor de snelheid op parkeerterreinen.	Nee
o.	Cliënt vraagt zich af of en zo ja op welke wijze touringcars zijn meegenomen naar het nieuwe parkeerterrein. Welke invloed hebben deze op de Bernsehoef.	Zie antwoord op zienswijze 15h.	
p.	Het onderzoek naar het inrichtingslawaai is uitgevoerd door verschillende varianten te vergelijken met de 'referentiesituatie'. Wat echter opvalt bij nauwkeurige lezing van de pagina's 9-10 van bijlage 14 is dat de onderzoekers de onderliggende gegevens hebben bijgesteld. Dit is in een aantal gevallen op zijn minst genomen een omstreden handeling. Cliënt zet vraagtekens bij het volledig ontbreken van de woning aan Bernsehoef 9a bij de invoergegevens. Voor de vergunningsaanvraag is een tweedeling gemaakt in muziekbronnen en bronnen zonder geluid. Deze twee bronnen zijn in het onderzoek samengevoegd. Het bronvermogen van rijdende auto's op een parkeerterrein is verlaagd van 90 dB(A) naar 89 dB(A). Cliënt merkt echter op dat de onderzoekers hebben miskend dat de auto's rijden op een half verharde ondergrond. Verhoging van het bronvermogen ligt daarom in de rede. De vermelde punten, alsmede de verwachte, autonome toename van verkeer in de toekomst leiden tot de conclusie dat de cumulatie van geluid op de Bernsehoef op een verkeerde manier berekend.	Er zijn inderdaad enkele wijzigingen aangebracht in het bestaande geluidmodel behorende bij eerder verleende vergunningen, alvorens de nieuwe ontwikkelingen toe te voegen. Deze wijzigingen zijn op de bladzijden 9 en 10 vermeld, samen met de reden van deze wijzigingen. Het is niet duidelijk waarom dit omstreden handelingen zijn. Uit bijlage 1 van het akoestisch rapport (bladzijde 1341 van het bijlagenboek) blijkt dat zowel de bedrijfswoning aan de Bernsehoef 9a als de reguliere woning aan de Bernsehoef 9 deel uitmaken van het onderzoek. Inderdaad is de tweedeling van muziekgeluid en overig geluid niet doorgevoerd bij de ruimtelijke toets. De rekenresultaten zijn daardoor worst case. De rijbanen van nieuwe parkeerterreinen worden volledig verhard. Een bronvermogeniveau van 89 dB(A) is daarvoor realistisch. Het akoestisch onderzoek gaat uit van volledige invulling van de planologische mogelijkheden van het parkeerterrein. Voor extra autonome groei is geen plaats, daarom hoeft hiermee ook geen rekening gehouden te worden.  In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het volgende borgt:	In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen over het maximaal aantal bezoeken op jaarbasis aan de Efteling.



		Indien de omvang van het Eftelingbezoek 7 miljoen bezoeken per jaar bedraagt, dient opnieuw onderzoek naar de verkeersafwikkeling uitgevoerd te worden. Zolang niet middels onderzoek is aangetoond dat sprake is van een verantwoorde verkeersafwikkeling mag het Eftelingbezoek niet meer als 7 miljoen bezoeken per jaar bedragen.	
q.	Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan vormt een trendbreuk met het bestemmingsplan uit de jaren '90. Dat bestemmingsplan vormden de weerslag van afspraken tussen bewoners van de Bernsehoef, De Efteling en de gemeente. In het huidige ontwerpplan worden deze gebieden totaal anders ingevuld. Het gevolg is dat in de directe omgeving van Cliënt een geheel ander beeld ontstaat. Het mag duidelijk zijn dat dit voor Cliënt volstrekt onacceptabel is. Dit alles buiten het feit dat eerder gemaakte afspraken nu plotseling eenzijdig ongedaan worden gemaakt.	Met het vaststellen van het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 heeft de gemeenteraad ingestemd met de ontwikkeling van de Efteling in drie ruimtelijke zones. Gedurende het proces van het masterplan en haar voorloper, de Nota Ambities en Uitgangspunten, zijn naast formele inspraakmomenten meerdere inloopavonden georganiseerd en gesprekken gevoerd met belanghebbenden. Op basis van de ontvangen input zijn de drie zones in het masterplan ruimtelijk ingevuld. Het klopt dat de ruimtelijke visie van de Wereld van de Efteling afwijkt ten opzichte van de oudere plannen uit de jaren negentig. Het ontwerpbestemmingsplan vormt overigens geen trendbreuk met het geldende bestemmingsplan Wereld van de Efteling uit 2013. Om de ruimtelijke inpassing van de ontwikkelingen te borgen is een beeldkwaliteitsplan aan het bestemmingsplan toegevoegd. Het voorliggende bestemmingsplan betreft een vertaling van het Masterplan Wereld van de Efteling 2013 zoals dat door de gemeenteraad is vastgesteld. De zones zoals aangegeven in het masterplan zijn van passende bestemmingen voorzien.	Er is een beeldkwaliteitsplan aan het bestemmingsplan toegevoegd.
r.	Het ontwerpplan voorziet in het bestemming van een campeerplaats op 400 meter van de percelen van Cliënt. Cliënt heeft ernstige bezwaren hiertegen. Dit heeft te maken dat in het verleden slechte ervaringen zijn opgedaan met het gebruik van het beoogde perceel. De beoogde ontwikkeling heeft een negatief effect op de woon- en leefomgeving. Bijkomend nadeel is dat de verkeersstromen op de Bernsehoef toenemen. Cliënt vindt dat de gemeente er verstandig aan doet om serieus naar alternatieven te kijken. Cliënt stelt voor om daarvoor terug te vallen op de locatie aan de westzijde	Een recreatieve invulling van de voormalige gemeentewerf past bij een toeristisch-recreatieve gemeente en zorgt voor een verbreding van het aanbod. Op deze locatie is een campeerplaats mogelijk, maar ook andere vormen van verblijfsrecreatie zijn hier mogelijk binnen de bestemming.	Nee

	van het golfterrein. Deze standplaats voor campers kan dan worden geïntegreerd met het daar te vestigen vakantiepark.		
s.	De plannen voorzien erin dat er bos zal worden weggehaald. Cliënt vindt dat het verlies aan 'bebossing' in zijn directe omgeving zou moeten worden gecompenseerd. Financiële compensatie is voor cliënt geen optie.	Zie antwoord op zienswijze 36g.	
t.	Het perceel Bernsehoef 6 heeft in het ontwerp bestemmingsplan een bestemming 'Maatschappelijk' gekregen. Cliënt vindt dat de locatie een concretere omschrijving van de bestemming op zijn plaats is.	De meer concrete invulling is in eerste instantie niet gegeven, maar er zal een specifieke aanduiding 'zorgboerderij' worden toegevoegd.	Aan de bestemming 'Maatschappelijk' is de specifieke aanduiding 'zorgboerderij' toegevoegd.
u.	Ten aanzien van Bernsehoef 1 merkt Cliënt op dat het hem niet duidelijk is waarom deze burgerwoning volledig als huiskavel is ingevuld. Thans valt deze woning onder het bestemmingsplan 'Herziening Buitengebied 2015'. Daarbij geldt op grond van artikel 3.7.9 van de huidige planregels dat omzetting van agrarische bedrijfswoning naar een 'woning' is toegestaan, maar alleen als aan een aantal nader omschreven voorwaarden wordt voldaan. Zo is omzetting alleen mogelijk indien het aantal m2 wonen maximaal 1.500 bedraagt. Door de Bernsehoef 1 zonder meer te bestemmen als huiskavel wordt de huidige norm van maximaal 1.500 m <sup>2</sup> wonen om onduidelijke redenen plotseling los gelaten. Cliënt kan dat niet plaatsen. Te meer omdat andere omwonenden wel onverkort worden gehouden aan deze norm.	Het perceel Bernsehoef 1 maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030. Voor dit perceel gelden de bepalingen uit het bestemmingsplan Buitengebied 2011.	Nee
v.	Het is geen goede zaak dat de gemeente constructieve suggesties van bewoners zo maar ter zijde stelt omdat een zodanige manier van handelen de totstandkoming van een goede ruimtelijke ordening ernstig bemoeilijkt. Cliënt deelt daarom in zijn zienswijze een alternatieve voor het voorkeursalternatief. Dit komt neer op het doortrekken van de weg langs de Kinkenpolder aan de rand van het bos naar de Eftelingsestraat tussen Bosrijk en het Loonsche Land en vervolgens aansluiten op de Horst.	Gelet op de doorkruising van de door cliënt alternatieve route van aanwezige en bestemde natuurwaarden, is het meenemen hiervan in het MER niet aan de orde. In het MER zijn meerdere varianten onderzocht. De varianten 1b en 2b die ook door bos/natuur gesitueerd waren, bleken vanuit milieuo (natuur) niet aanvaardbaar.	Nee
w.	De Efteling moet goed in staat zijn om op eigen terrein de logistieke parkeer routes te verwezenlijken zonder de gemeenschap te belasten. Het gebruik	Hiervan is kennis genomen. Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder 10c en 39a.	Nee

	van de vloeivelden als extra parkeerterrein ziet cliënt nog steeds als de beste oplossing. Als dit niet haalbaar zou blijken te zijn dan zou de gemeente serieus kunnen overwegen om een parkeergarage te realiseren langs de Horst.		
x.	Blijft de gemeente vasthouden aan het realiseren van een toegangsweg dan zou deze aan de noordzijde van de geluidswal (groenstrook) moeten komen te liggen. Dit om de afscherming van de camping van cliënt mogelijk te maken.	De toegangsweg wordt aan de noordzijde van de geluidswal (groenstrook) gelegd. De verbeelding hierop is aangepast. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan reclamant.	De toegangsweg wordt aan de noordzijde van de geluidswal gelegd. De verbeelding hierop is aangepast.

#### Zienswijze 42

42	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De omschrijving struweelvogelgebied is hier verdwenen zonder de eigenaren hiervan in kennis te stellen, dit blijkt als gevolg van een nieuwe provinciale richtlijn. Van een nieuwe omschrijving op basis van gestructureerde tellingen is geen sprake geweest, dus blijktbaar kan het dan zo zijn dat alle beschermende factoren ineens verdwijnen.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Naar beschermde soorten is onderzoek uitgevoerd waarover ook gerapporteerd is (bijlagen 7 en 8 bij het MER ten aanzien van ecologie). 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 Natuur Netwerk Brabant of Groenblauwe mantel en duidelijk begrensd in de Verordening. De bescherming van deze gebieden werkt door in het bestemmingsplan.	Nee
b.	Hoe kan het nu zo zijn dat het buurtschap in eerste instantie in het voorontwerpbestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 opgenomen wordt en aansluitend compleet omsloten wordt door een wederom een nieuw ontwerpbestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030'.	Bij het opstellen van voorontwerpbestemmingsplan is ervoor gekozen om de agrarische percelen die nog geen onderdeel zijn van het geldende bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling' (2013) op te nemen in het op te stellen bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030. Hiermee zou een aangesloten plangrens ontstaan. Bij de bespreking van het voorontwerp met de provincie Noord-Brabant bleek dat wanneer dergelijke percelen in het ontwerpbestemmingsplan meegenomen worden de nieuwe Verordening ruimte van toepassing is. De geldende regelgeving van de percelen kan daardoor niet een-op-een overgenomen worden. Besloten is om de percelen uit	Nee

		het ontwerpbestemmingsplan te halen zodat de regels vanuit het geldende plan van toepassing blijven.	
c.	Waarom veranderen de bestemmingen van de percelen van de Efteling rondom de Bernsehoef ineens van agrarisch in recreatie/verblijfsrecreatie, met de daarbij behorende waardevermeerdering van deze gronden die ten goede komen aan de betreffende grondeigenaar de Efteling, en de gronden en opstallen van de gedupeerde eigenaren van de Bernsehoef met deze beslissing in waarde geminimaliseerd zijn. Hieruit blijkt dat het gemeentebestuur met 2 maten meet.	Het staat elke initiatiefnemer van plannen vrij om de gemeente te verzoeken om mee te werken aan een bestemmingsplanwijziging. Een initiatiefnemer moet daarvoor een herziening van het bestemmingsplan voorbereiden en zorg dragen voor een toelichting (ruimtelijke onderbouwing), een verbeelding (plankaart) en regels (voorschriften). De kosten hiervoor, evenals de kosten die de gemeente voor een dergelijke procedure maakt, komen voor rekening van de initiatiefnemer. De bestemmingslegging betreft een vertaling van het vastgestelde Masterplan Wereld van de Efteling 2030.	Nee
d.	In 2016 werd er nog van uitgegaan dat in 2020 (genoemde korte termijn) een bezoekers aantal van 5.05 miljoen bezoekers zou worden en in 2030 een bezoekersaantal van 7.0 miljoen. Vorige maand werd mijn vermoeden bevestigd dat de Efteling al in 2017 5 miljoen bezoekers had. Hierdoor zijn er fouten en onwaarheden te constateren in de fasering van het plan.	Zie antwoord op zienswijze 13a.	
e.	Hoe wordt het aantal bezoekers bepaald. Hoe wordt er omgegaan met de meerdaagse bezoeken van mensen die enkele dagen in een van de verblijfsaccommodaties verblijven.	De Efteling spreekt van bezoeken, in plaats van bezoekers. Zij maken het onderscheid omdat meerdaagse verblijfs gasten ook meerdere keren het park kunnen bezoeken. Verblijfs gasten worden dan ook dagelijks opnieuw meegeteld in het totale aantal bezoeken.	Nee
f.	Omdat nergens in de stukken werkelijke bezoekersaantallen terug te vinden zijn heb ik mij gebaseerd op de openbare gegevens van de index TEA/AECOM. Uit deze gegevens blijkt dat er een jaarlijkse toename is van bijna 6,8%. Van 4,1 miljoen bezoekers in 2013 naar 5,2 miljoen in 2017. Dit is een stijging van 27% in vier jaar. Dit houdt in dat het maximaal aantal van 7 miljoen bezoekers al in 2022 wordt bereikt. Dit is al over 5 jaar. Dit impliceert dat de uitgangspunten van de m.e.r. en met name artikel 3.1.2 compleet achterhaald zijn.	Zie antwoord op zienswijze 13a.	
g.	Het kan toch niet dat een compleet buurtschap, de Bernsehoef, verdwijnt als gevolg van expansiedrift van de Efteling	Zie antwoord op zienswijze 10e, 22c en 24a.	

h.	<p>In het MER staat vermeld dat de verkeersvariant 2a de voorkeur heeft. Deze variant is ook opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De basis van deze keuze is niet goed onderbouwd. De geprognoseerde verkeersintensiteit N261 gaat niet van actuele gegevens. De capaciteit is als gevolg van de ontwikkeling van twee logistieke centra Tilburg en Waalwijk al aan zijn maximum. Waarom dan nog alle bezoekers van de Efteling over deze weg. Enige structurele oplossing is parkeren dicht bij A58 en A59.</p>	<p>Voor het MER wordt uitgegaan van verkeersprognoses voor het jaar 2030. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel Hart van Brabant. Over de juistheid van dit prognosemodel bestaat binnen de regio overeenstemming. In dit verkeersprognosemodel zijn zowel de huidige situatie als alle verkeers-genererende ontwikkelingen tot het jaar 2030 opgenomen. Voor de Efteling is hieraan het Eftelingverkeer toegevoegd. Hierdoor wordt het verkeersmodel juist versterkt. In het MER is vervolgens onderbouwd dat de bereikbaarheid van de regio, van Kaatsheuvel en van de Efteling kan worden gewaarborgd. De maatregelen die daarvoor nodig zijn maken onderdeel uit van het ontwikkelingsplan. Gesteld kan worden dat alle relevante ontwikkelingen dan ook mee zijn genomen en onderbouwd is dat de verkeersafwikkeling is gewaarborgd. Een oplossing met parkeren op afstand zoals genoemd is dan ook niet nodig.</p> <p>Verder wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 13a.</p>	
i.	<p>De voorgestelde verkeersvariant 2a geeft 72 dagen per jaar een verkeersstroom via de Heideweg, Horst naar de diverse parkeerterreinen van de Efteling. Dat wil zeggen dat het plaatselijke verkeer en sluijverkeer via de Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven of Blauwloop hun route probeert te vinden. Dit levert sinds drie jaar levensgevaarlijke situaties op voor fietsers, kinderen en overstekende dieren.</p>	<p>Genoemde wegen zijn inderdaad niet geschikt voor de ontsluiting van de Efteling. In de reguliere bedrijfsvoering van de Efteling wordt er geen gebruik gemaakt van een ontsluitingsroute over de Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven (met uitzondering van extreme calamiteitensituaties). De hoofdontsluiting voert via de Europalaan. Op de drukste dagen (74 dagen per jaar bij 7 miljoen bezoeken) wordt een route vanaf de aansluiting Loon op Zand via de Heideweg, Horst en Eftelingsestraat bijgeschakeld. De verkeersafwikkeling van Efteling verbetert ten opzichte van de huidige situatie door een tal van maatregelen, zodat het ook niet aannemelijk is dat extra sluijverkeer zal optreden op genoemde wegen. Een rechtstreekse uitwisseling van Eftelingverkeer op de ontsluitende routes met het wegennet rond Duiksehoef wordt voorkomen door toepassing van een fysieke scheiding tussen beide wegenstructuren.</p>	Nee
j.	<p>De berekeningen van CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, fijnstof en geluid zijn niet goed weergege-</p>	<p>Bij de berekeningen wordt uitgegaan van de heersende maximale snelheid.</p>	Nee

	ven. In theorie is het mooi om te rekenen met een snelheid van 30 m/u maar als er met werkelijke snelheden gerekend wordt worden de maximale waarden overschreden.	Het is niet redelijk om uit te gaan van een snelheid die hoger is dan toegestaan.	
k.	Ik ben het niet eens dat in de berekeningen uitgegaan wordt van de belasting op de woongevel. Er wordt aan voorbij gegaan dat onze paarden direct aan deze parkeerontsluiting staan en dat zij ook het hooi van deze wei moeten eten.	De geluidbelasting is berekend bij woningen en, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, ook bij verblijfsrecreatie. Paarden in een wei genieten geen bescherming tegen geluid. Het is ook gebruikelijk om paarden te laten grazen langs snelwegen en andere luidruchtige infrastructuur. Bij paarden treedt gewenning op en er zijn geen aanwijzingen bekend dat paarden hinder ondervinden van geluid. Bij auto-wegen kunnen door afstromend regenwater chemische stoffen in de berm terecht komen (ook wel run-off genoemd). Daarnaast worden de bermen in de vorstperiode beïnvloed door strooizout. Uit onderzoek (Lambers, 2008) blijkt dat de effecten zich beperken tot de directe omgeving van de weg (berm en bermsloot) waardoor geen effecten op het omliggende gebied worden verwacht. In vergelijking met verontreiniging als gevolg van bestrijdingsmiddelen in de landbouw en verwaaiing hiervan is het verontreinigende effect van auto-wegen verwaarloosbaar te noemen. Lambers, H. et. al. (2008): Bestaand gebruik van Rijksinfrastructuur en Natura 2000-gebieden. Bureau Waardenburg rapport nr. 07-124. Om reclamant echter tegemoet te komen wordt de toegangsweg aan de noordzijde van de geluidswal (groenstrook) gelegd.	De toegangsweg wordt aan de noordzijde van de geluidswal (groenstrook) gelegd.
l.	Betreffende de lichtoverlast die nu al aanwezig is bij de parkeerterreinen wordt in het MER alleen gesproken over het effect op vleermuizen. Het effect op de mens en andere dieren wordt voor het gemak maar vergeten.	Met betrekking tot de verkeersintensiteit van reclamant zijn geen substantiële wijzigingen voorzien. Lichtoverlast van inschijnende koplampen wordt voorkomen door de landschappelijke inpassing (grondwal). Er wordt inderdaad vleermuisvriendelijke verlichting toegepast. Door een scherpe afsnede van de armaturen wordt ervoor gezorgd dat er geen onnodige uitstraling naar de omgeving plaatsvindt.	Nee
m.	Een zeer verwarrende benaming is de term calamiteitenroute voor de Eftelingsestraat. Normaal bedoeld voor hulpdiensten wordt de term in de	De calamiteitenroute is bedoeld voor hulpdiensten, maar de route is ook bruikbaar voor Eftelingverkeer op een moment dat de Efteling moet worden	Nee

	plannen gebruikt om een zandpad te legaliseren om zo een verbinding tussen de diverse parkeerplaatsen te realiseren. De geschiedenis herhaalt zich. Alle tijdelijke parkeerplaatsen rondom de Dodenauweg zijn inmiddels bijna geheel gelegaliseerd.	ontruimd in het geval van een calamiteit. De verbinding is nodig om het verkeer dat op 74 drukke dagen per jaar niet meer via de Europalaan kan worden afgewikkeld (omdat de capaciteit van de Europalaan daar niet toereikend voor is) naar het nieuwe parkeerterrein P-West (nabij Dreefseweg) te leiden op het moment dat het parkeerterrein P-Horst (tussen Horst en N261 ter hoogte van de Eftelingsestraat) vol is. Het ontwerp garandeert dat er geen rechtstreekse uitwisseling van verkeer mogelijk is tussen de Eftelingsestraat (deel tussen Horst en Dodenauweg) en de Dodenauweg/Bernsheof.	
n.	Ik dien bezwaar in tegen het gehele bestemmingsplan	Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen, aangezien deze te algemeen is om inhoudelijk op te antwoorden. De overige inhoudelijke argumenten in de zienswijze zijn voorzien van een antwoord.	Nee
o.	Het wijzigen van het gebied tussen de Eftelingsestraat en de Europalaan van agrarisch met waarden in recreatie/dagrecreatie met een bebouwingspercentage van 60% en een maximale bouwhoogte van 30 meter betekent dat aan de zijde van de Bernsheof een muur van 30 meter / 10 verdiepingen kan ontstaan. Hoe is het mogelijk dat een bedrijf het recht krijgt om zo'n grootstedelijke ontwikkeling in een landschappelijk buitengebied te realiseren waarmee een muur gecreëerd wordt tussen het buurtschap Bernsheof en het dorp Kaatsheuvel.	Het bestemmingsplan betreft een vertaling van het Masterplan Wereld van de Efteling 2030. In de meest noordelijke zone wordt ruimte geboden aan uitbreiding van het attractiepark. Om de geluidsbelasting te beperken en tevens een slechtweervoorziening te bieden, zijn aan de westzijde van het bestaande attractiepark overdekte voorzieningen mogelijk gemaakt. Dit verklaart het bebouwingspercentage van 60%. De voorzieningen zullen landschappelijk worden ingepast op basis van een beeldkwaliteitsplan. De hoogte van gebouwen is overigens gemaximeerd op 25 m. Verder is in de planregels naast een maximum percentage bebouwd oppervlak een minimaal percentage groen toegevoegd.	De planregels en verbeelding zijn op dit onderdeel aangepast. Daarnaast is een beeldkwaliteitsplan aan het bestemmingsplan toegevoegd.
p.	In het voorontwerpbestemmingsplan mocht ten westen van ons perceel tot op de erfgrans tot 10 meter hoog gebouwd worden. In het ontwerpbestemmingsplan is hier een strookje groen van 10 meter voorgesteld. Dit is in het buitengebied een onacceptabele afstand. Daarnaast is niet opgenomen dat er een voorwaardelijke verplichting is om deze groenstrook ook te beplanten met groen van 10 meter hoog.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
q.	Er heeft geen inventarisatie plaatsgevonden naar tellingen van weidevogels door SOVON.	Naar akker- en weidevogels is bureauonderzoek gedaan op basis van gegevens uit de Nationale Databank Flora	Er is een voorwaardelijke verplichting toegevoegd voor

		<p>en Fauna. Hieruit blijkt dat met de ontwikkelingen mogelijk nesten van akker- en weidevogels worden beschadigd of vernield in het noordelijk deel van het plangebied. Aangezien voor geen van de betreffende vogelsoorten sprake is van een jaarrond beschermde nestplaats, is geen sprake van overtredingsrisico indien gewerkt wordt buiten de periode van broedactiviteit van betreffende soorten.</p> <p>Binnen de bestemmingen Recreatie-Dagrecreatie, Recreatie-Sport en Recreatie-Verblijfsrecreatie is een voorwaardelijke verplichting voor vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen. De gronden ten westen van de Dodenauweg, Bernsehoef en Duiksehoef waar ontwikkelingen plaatsvinden mogen enkel worden ingericht, nadat uit aanvullend onderzoek ter plaatse naar vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen is gebleken dat mogelijke effecten op deze beschermde soorten de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek dienen voldoende mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen zodat eventueel benodigde onthefingen verkregen worden.</p>	vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen.
r.	Het pand aan de Bernsehoef 6 heeft altijd de bestemming maatschappelijk-dierenfysiotherapie gehad. In het huidige ontwerpbestemmingsplan is de bestemming gewijzigd in maatschappelijk. Deze omschrijving is veel te ruim.	Zie antwoord op zienswijze 41t.	
s.	Aan de zuidzijde is een perceel bestemd voor een camperparkeerplaats zonder permanent toezicht. Na een boeking krijgen via een slagboom toegang tot het terrein. Naast geluidsoverlast geeft dit ook nog eens verkeersoverlast. Hoe is het mogelijk dat de gemeente aan dit plan meewerkt. We hebben genoeg negatieve voorbeelden van prostitutieplaatsen in onze directe omgeving.	Zie antwoord op zienswijze 41r.	
t.	De voorgestelde ontwikkelingen betekenen het einde van een eeuwenoud buurtschap. Wat rest is een ommuurd eiland begrenst door attracties, vakantiewoningen en campers.	Zie antwoord op zienswijze 10e, 22c en 24a.	



u.	Er wordt dezelfde fout gemaakt als in het MER van 1993. In het toetsingsadvies is destijds aangegeven het aspect leefbaarheid zwaar onderbelicht was en dat de effecten voor de leefbaarheid in de kleine kernen zoals de Bernsehoef totaal niet aan de orde kwamen. In het nu opgestelde MER komt het onderdeel leefbaarheid nagenoeg niet voor.	De Commissie voor de m.e.r. heeft een dergelijke opmerking in het toetsingsadvies d.d. 29 mei 2018 niet gemaakt. Zoals uit de diverse onderzoeken blijkt worden de geldende wettelijke normen ter plaatse niet overschreden.	Nee
v.	Onze leefbaarheid (woongenot) is de laatste jaren al ernstig achteruitgaan. Het ontwerpbestemmingsplan en MER faciliteert deze overlast met theoretische berekeningen en tabellen en geeft aan dat de nieuwe uitbreidingen, nieuwe attracties en nieuwe verkeersstromen binnen de door de gemeente gestelde kaders gebleven wordt. Dit is gewoon onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 11c.	
w.	Als bewoner van de Bernsehoef ervaar ik een aantasting van mijn rechtsgevoel en een structurele en voortdurende ondergeschiktheid aan andere belangen. Zeker met de wetenschap dat er vanaf 1993 tot dit voorjaar convenanten tussen de gemeente en de Efteling bestaan hebben die deze ondernemer verregaande voordelen gegeven hebben. Alles moet wijken voor de enorme expansiedrift van het commerciële bedrijf Efteling waarbij er volledig aan de belangen van de omwonenden voorbij gegaan wordt.	De ruimtelijke visie op het gebied waar de uitbreiding van de Efteling betrekking heeft is vastgelegd in Masterplan 'Wereld van de Efteling 2030' en ontwerpbestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030'. Het masterplan is 16 februari 2017 door de gemeenteraad vastgesteld. Het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030' is een uitwerking en nadere concretisering van het masterplan, waarbij de gemeente tracht een zo goed mogelijke balans te vinden in het faciliteren van de uitbreiding van de Efteling en het woon- en leefklimaat voor onze inwoners. Het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030' is gedurende de bestemmingsplanprocedure op meerdere onderdelen aangepast, mede als gevolg van ingekomen reacties van omwonenden en organisaties. Zo is een Beeldkwaliteitsplan opgesteld, zijn onder meer groene buffers in het plan opgenomen tussen particuliere percelen en gronden van de Efteling en is bij de Dodenauweg geborgd dat er geen kruisend verkeer ontstaat tussen Eftelingverkeer en het overige verkeer. Naar onze mening ligt er op dit moment een bestemmingsplan waarin een juiste balans is opgenomen tussen de uitbreidingsmogelijkheden van de Efteling en het waarborgen van de woon- en leefomgeving voor onze inwoners.	Nee

### Zienswijze 43

43	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Het gehele gebied rondom de Bernsehoef krijgt de bestemming recreatie zonder dat daarbij de impact is afgewogen. Gevolg is een onaantvaardbare aantasting van het buitengebied wat ooit een landschappelijk waardevol kleinschalig agrarisch cultuurlandschap was, rondom ingebed in de natuur. Een dergelijk gebied dient beschermd te worden tegen ingrepen van buitenaf.	Zie antwoord op zienswijze 10e en 36b.	
b.	De Efteling is voornemens om op een perceel ten zuiden van cliënt een camperterrein te realiseren. Cliënt vreest een ernstige aantasting van hun woon/leefklimaat. Zeker omdat het gaat om verblijfsrecreatie en dus 365 dagen per jaar 24 uur per dag. Zij vrezen de verkeers- en milieubelasting, het wegnemen van privacy in hun tuin en lichthinder van de campers. Tot slot is de kavel te klein en te smal voor 100 campers.	Zie antwoord op zienswijze 41r.	

### Zienswijze 44

44	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De postzegel van percelen waar het perceel van cliënten deel van uitmaakt verwordt de facto tot een eiland met de bestemming Agrarisch en Wonen omringd door een zee aan gronden met de bestemming Recreatie. De negatieve effecten op het woon- en leefklimaat kunnen nauwelijks onderschat worden in termen van verkeersafwikkeling en gebruiksintentie. Daarboven blijkt uit de ontwerpbesluitvorming en de nota van zienswijze niet of niet afdoende dat het afwijkend gebruik als verblijfsrecreatie op een dergelijke afstand van woonpercelen getuigt van een goede ruimtelijke ordening.	Zie antwoord op zienswijze 10e en 24a.	
b.	Cliënten verwachten veel overlast van de camperplaats op korte afstand nu het gebruik van 24/7 door recreanten een geheel andere dynamiek geeft en ook de omgevingskarakteristiek doet veranderen. Niet valt in te zien waarom het economisch belang van de Efteling zou moeten prevaleren boven het belang van bewoners. De overlast van het gebruik verhoudt zich niet	Zie antwoord op zienswijze 41r.	

	tot de stilte van het agrarisch gebied in de avond en nachtelijke uren.		
c.	Toevoegen van een groene buffer om het zicht op de camperplaats te ontnemen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
d.	Binnen de bestemming Groen is geen voorwaardelijke verplichting opgenomen om daar hoog opgaande beplanting te plaatsen om het zicht te ontnemen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
e.	De maximale bouwhoogte is 10 meter terwijl er zelfs kan worden afgeweken naar een hoogte van 30 meter voor diverse bouwwerken zover ecologische waarden, natuurwaarden en landschappelijke waarden zich daartegen niet verzetten. Cliënten verzetten zich tegen het feit dat omwonenden geen onderdeel zijn van deze afweging.	Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om verblijfsaccommodaties te bouwen met een maximum bouwhoogte van 10 meter. Er is een afwijking in de bouwregels opgenomen voor het bouwen van een uitkijktoren (voorheen ging het om onder andere een brand- of uitkijktoren, spelen en educatieve voorzieningen). Voor deze bouwwerken geldt een maximum bouwhoogte van 30 meter en maximum bebouwd oppervlak van 25 m <sup>2</sup> . Dit geldt dus niet voor de verblijfsaccommodaties. Het aantal en de situering van de bouwwerken doen geen onevenredige afbreuk aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de ecologische waarden, natuurwaarden en landschappelijke waarden.	De afwijkingsregels van de bouwregels binnen de bestemming Recreatie – Verblijfsrecreatie (artikel 13.3) zijn aangepast in de planregels.
f.	Het pand aan de Bernsehoef 6 heeft de bestemming Maatschappelijk gekregen. Een specifieke duiding van alle mogelijke functies binnen deze brede bestemming blijkt niet uit het ontwerp. Het is onduidelijk wat er precies wordt beoogd en waarom zulks niet meer precies in het plan is neergelegd.	Zie antwoord op zienswijze 41t.	
g.	Het voorliggende ontwerp is in strijd met het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel en getuigt niet te strekken ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening ex artikel 3.1 Wro.	Met de vaststelling van de Structuurvisie 2030 'De recreatieve kamer in het hart van Brabant' in maart 2015 door de gemeenteraad van Loon op Zand, zijn de kaders en de onderzoeksvragen gesteld voor de gewenste uitbreiding van de Wereld van de Efteling. In het voorjaar 2015 is gestart met het interactieve traject om de plannen te delen met bewoners, bedrijven en belangenorganisaties. De opgehaalde meningen en suggesties hebben een plaats gekregen in de 'Nota Ambities en Uitgangpunten Ruimtelijke Planvorming Wereld van de Efteling 2030'. In december 2015 heeft de gemeenteraad met hoofdstuk 4 van deze nota ingestemd. Sindsdien is een verkeersstudie	Nee

		<p>uitgevoerd. De tussenstand en uitkomsten van deze onderzoeken zijn gepresenteerd tijdens een inloopbijeenkomst op 21 juni 2016 en verwerkt in het ontwerp Masterplan. Het ontwerp Masterplan heeft zes weken ter inzage gelegen. Tijdens de terinzagelegging is op 18 oktober 2016 een informatiebijeenkomst georganiseerd. De reacties zijn samengevat en verwerkt in het Masterplan, welke op 16 februari 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld. Over het voorontwerpbestemmingsplan en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is gelegenheid tot inspraak geboden. Op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Van onzorgvuldig handelen is derhalve geen sprake. Voor wat betreft de motivering wordt verwezen naar het uitgebreide bestemmingsplan met het MER en onderliggende onderzoeken. Er is wel degelijk sprake van een goede ruimtelijke ordening.</p>	
--	--	---	--

*Zienswijze 45*

45	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	<p>De Efteling gaat bij haar noodzaak tot uitbreiding uit van haar eigen belang en kijkt niet naar het belang van inwoners van de gemeente Loon op Zand. Nergens wordt het belang aangetoond. Ik vind het bezwaarlijk dat de gemeente Loon op Zand dat de wenselijkheid van de groei in beginsel geen vraag is waarover de gemeentelijke overheid een oordeel over vel. De gemeenteraadsleden dienen te handelen in het belang van de burgers.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 20c en 36b.</p>	
b.	<p>Ontsluitingsverkeer van de Efteling over de Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven is geen optie. Ervaring leert dat er levensgevaarlijke situaties ontstaan. Dit gedeelte van het buitengebied is niet geschikt voor een dergelijke ontsluiting.</p>	<p>Genoemde wegen zijn inderdaad niet geschikt voor de ontsluiting van de Efteling. In de reguliere bedrijfsvoering van de Efteling wordt er geen gebruik gemaakt van een ontsluitingsroute over de Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven (met uitzondering van extreme calamiteitsituaties). De hoofdontsluiting voert via de Europalaan. Op de drukste dagen (74 dagen per jaar bij 7 miljoen bezoeken) wordt een route vanaf de aansluiting Loon op Zand via de Heideweg, Horst en Eftelingsestraat bijgeschakeld. De</p>	<p>Nee</p>

		verkeersafwikkeling van Efteling verbetert ten opzichte van de huidige situatie door een tal van maatregelen, zodat het ook niet aannemelijk is dat extra sluipverkeer zal optreden op genoemde wegen. Een rechtstreekse uitwisseling van Eftelingverkeer op de ontsluitende routes met het wegennet rond Duiksehoef wordt voorkomen door toepassing van een fysieke scheiding tussen beide wegenstructuren.	
c.	Aanpassing van de Europalaan met wisselstroken is toereikend. Ik ben het daar niet mee eens. Er is ruimte voor een extra rijstrook en een fly-over is ook een optie. Simpelweg wisselen is niet voldoende, gezien de opstoppingen die we nu al met de regelmaat van de klok zien.	De uitgevoerde verkeersstudie heeft aangetoond dat de verkeersafwikkeling kan worden gewaarborgd door toepassing van wisselstroken op de Europalaan, een kleine aanpassing van de aansluiting van de Europalaan op de N261 én het inzetten van een tweede ontsluitingsroute via de aansluiting Loon op Zand op de N261. Met deze maatregelen wordt het aantal van 104 dagen waarop stagnatie in de huidige situatie optreedt teruggebracht naar 15. Een extra rijstrook kan op de Europalaan niet goed worden ingepast. Daarnaast is deze ook niet nodig als met wisselstroken wordt gewerkt. Wisselstroken zijn in het geval van de Efteling zeer goed inzetbaar omdat het zwaartepunt van de verkeersstroken 's ochtends in de richting van de Efteling is en 's avonds vanuit de Efteling. Een enkele rijstrook in tegengestelde richting volstaat in beide gevallen gezien de omvang van het verkeer in tegengestelde richting. Een fly-over vormt geen oplossing. Niet de verkeersafwikkeling op de kruispunten is namelijk maatgevend voor de hoeveelheid verkeer dat kan worden verwerkt via de Europalaan, maar de hoeveelheid verkeer dat bij vertrek vanuit de Efteling aan de N261 kan worden toegevoegd. Uit de verkeersstudie blijkt namelijk dat er stagnatie op de N261 optreedt als dit vertrekkende Eftelingverkeer met meer dan 1 rijstrook aan de N261 wordt toegevoegd. Verder wordt verwezen naar zienswijze 10f.	Nee
d.	Parkeren op afstand is de enige uitbreiding die mogelijk is. Uitbreiding van parkeren in het buitengebied zoals nu opgenomen leidt onherroepelijk tot vaststaand verkeer en gevaarlijke situaties. Parkeren op afstand moet de standaardnorm worden.	Zie antwoord op zienswijze 10c.	

e.	Pas vanaf 2025 wordt gekeken naar ondergronds of gestapeld parkeren voor P2. Hier kan nu al naar gekeken worden. Het is een gebruikelijke en voor de hand liggende oplossing en zeer urgent.	De planregels maken het mogelijk om op de parkeervoorziening nabij de hoofdentree van het attractiepark en de parkeervoorziening(en) langs de Horst gestapeld te parkeren.	De planregels zijn op dit onderwerp aangepast.
f.	Bij ingebruikname van het parkeerterrein ten westen van de Dodenauweg dient een ondergrondse tunnel aangelegd te worden.	De zuidelijke toegangsweg zal de Dodenauweg ongelijkvloers kruisen. Dit is geborgd in de planregels.	Nee
g.	De uitkomsten van de natuuronderzoeken zijn niet inzichtelijk genoeg voor de burgers van Loon op Zand. Het overzicht van hoeveel en waar gecompenseerd wordt is volkomen onduidelijk. Daarnaast hoeft de compensatie niet binnen de gemeentegrenzen plaats te vinden. Natuur is geen middel om mee te onderhandelen.	Zie antwoord op zienswijze 36g.	
h.	In het bestemmingsplan wordt geschoven met bestemmingen van natuur naar recreatie en agrarisch naar recreatie.	Het bestemmingsplan betreft een vertaling van het Masterplan Wereld van de Efteling 2030. De beoogde uitbreiding is van een recreatieve bestemming voorzien.	Nee
i.	Uitbreiding van het park met attracties gaat voor horizonvervuiling en nog meer geluidsoverlast zorgen. Het geluid van attracties is op voorhand in te schatten, maar het geluid van gillende mensen niet.	Zie antwoord op zienswijze 10e. In geluidsonderzoeken wordt uitgelokt gegil meegenomen.	
j.	Metingen van fijnstofconcentraties, uitstoot CO2 en geluidsoverlast dienen openbaar te zijn en niet plaats te vinden als de Efteling dat uitkomt. De maximaal toelaatbare waarden van alle drie worden nu al ruimschoots overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 11c en 17b.	
k.	Bij de uitbreiding in westelijke richting van het attractiepark wordt in verband met geluid gesproken over gesloten attracties. Bezoekers bewegen zich van attractie naar attractie produceren geluid. Attracties in welke vorm en hoogte dan ook in deze richting zijn onacceptabel.	In het onderzoek is rekening gehouden met het geluid van attracties op deze locaties. Het geluid van wandelende bezoekers tussen attracties is akoestisch niet relevant gezien de afstand tot woningen in de omgeving. Uit het onderzoek blijkt dat de uitbreiding van het attractiepark mogelijk is binnen de grenzen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.	Nee
l.	De genoemde hoogten van 30 tot 50 meter in oostelijke richting zijn onacceptabel. Ze zullen het landschap op negatieve wijze bepalen.	In het bestemmingsplan geldt voor de oostelijke uitbreiding een bebouwingspercentage van maximaal 11%. Om reclamant tegemoet te komen wordt de maximale bouwhoogte voor het noordelijke deel van de oostelijke uitbreidingszone een lagere bouwhoogte vastgelegd van 35 m (in plaats van	De regels voor de maximale bouwhoogte ter hoogte van de oostelijke uitbreiding zijn aangepast.

		<p>50 m). Daarnaast dient er een minimale afstand van 50 m tussen gebouwen te zitten waarvan de bouwhoogte maximaal 50 m bedraagt. Aanvullend is vastgelegd dat over de totale lengte van het perceel grenzend aan de N261 maximaal 45% van de bouwwerken en attracties boven de boomgrens mag uitkomen. Op deze wijze is gewaarborgd dat er geen hoge aaneengesloten bebouwing ontstaat in deze zone. Zowel voor de oostelijke als de westelijke uitbreiding is een analyse uitgevoerd voor een aanvaardbare hoogte in verband met zichtlijnen.</p> <p>Zie verder het antwoord op zienswijze 10e.</p>	
m.	<p>Herziening Bernsehoef 4 en 5. Deze percelen zijn op initiatief van de gemeente uit het bestemmingsplan gehaald. Bovenstaande percelen houden hun agrarische bestemming, hetgeen een ongekend waardeverlies tot gevolg heeft. Wij horen wel degelijk in het plan opgenomen te worden. Ik ga niet akkoord met de uitsluiting uit het bestemmingsplan.</p>	<p>In het voorontwerp was voor de percelen Bernsehoef 4 en 5 de vigerende bestemming uit het Bestemmingsplan Herziening Buitengebied 2015 overgenomen. Met het uitsluiten van de percelen in het ontwerpbestemmingsplan blijft de bestemming ongewijzigd.</p> <p>Indien reclamant van mening is als gevolg van voorliggend ontwerpbestemmingsplan planschade te ondervinden, dan staat het reclamant vrij, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een verzoek om tegemoetkoming planschade in te dienen.</p>	Nee
n.	<p>In het plan wordt gesproken over een onbewaakte camperplaats. Een camperplaats zonder toezicht is niet alleen interessant voor bezoekers van de Efteling maar leidt ook tot allerlei mistoestanden door mensen die om andere redenen graag op deze plek verblijven. Het leidt tot onveiligheid en criminaliteit. Ik teken hier bezwaar tegen aan.</p>	<p>Juist door de bedrijfsmatige exploitatie van een camperplaats met toegangscontrole, wordt een belangrijke horde opgeworpen om mogelijke misstanden te voorkomen.</p> <p>Hoewel het college B&amp;W positief heeft besloten op een camperplaats aan de Bernsehoef, is voor het betreffende perceel de bestemming Recreatie – Verblijfsrecreatie opgenomen. Dit betekent dat hier ook andere vormen van verblijfsrecreatie zijn toegestaan.</p>	Nee
o.	<p>Verblijfsrecreatie in welke vorm dan ook is ontoelaatbaar. Het is niet uit te leggen dat er naast onze percelen verblijfsaccommodaties gebouwd mogen worden tot 10 meter hoog.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 10e.</p>	

Zienswijze 46

46	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De Efteling gaat bij haar noodzaak tot uitbreiding uit van haar eigen belang en kijkt niet naar het belang van inwoners van de gemeente Loon op Zand. Nergens wordt het belang aange-toond. Ik vind het bezwaarlijk dat de gemeente Loon op Zand dat de wense-lijkheid van de groei in beginsel geen vraag is waarover de gemeentelijke overheid een oordeel over vel't. De ge-meenteraadsleden dienen te handelen in het belang van de burgers.	Zie antwoord op zienswijze 36b.	
b.	Ontsluitingsverkeer van de Efteling over de Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven is geen optie. Ervaring leert dat er levensgevaarlijke situaties ontstaan. Dit gedeelte van het buitengebied is niet geschikt voor een dergelijke ontsluiting.	Zie antwoord op zienswijze 45b.	
c.	Aanpassing van de Europalaan met wisselstroken is toereikend. Ik ben het daar niet mee eens. Er is ruimte voor een extra rijstrook en een fly-over is ook een optie. Simpelweg wisselen is niet voldoende, gezien de opstoppingen die we nu al met de regelmaat van de klok zien.	Zie antwoord op zienswijze 45c.	
d.	Parkeren op afstand is de enige uitbreiding die mogelijk is. Uitbreiding van parkeren in het buitengebied zoals nu opgenomen leidt onherroepelijk tot vaststaand verkeer en gevaarlijke situaties. Parkeren op afstand moet de standaardnorm worden.	Zie antwoord op zienswijze 10c.	
e.	Pas vanaf 2025 wordt gekeken naar ondergronds of gestapeld parkeren voor P2. Hier kan nu al naar gekeken worden. Het is een gebruikelijke en voor de hand liggende oplossing en zeer urgent.	Zie antwoord op zienswijze 45e.	
f.	Bij ingebruikname van het parkeerterrein ten westen van de Dodenauweg dient een ondergrondse tunnel aangelegd te worden.	Zie antwoord op zienswijze 45f.	
g.	De uitkomsten van de natuuronderzoeken zijn niet inzichtelijk genoeg voor de burgers van Loon op Zand. Het overzicht van hoeveel en waar gecompenseerd wordt is volkomen onduidelijk. Daarnaast hoeft de compensatie niet binnen de gemeentegrenzen plaats te vinden. Natuur is geen middel om mee te onderhandelen.	Zie antwoord op zienswijze 36g.	



h.	In het bestemmingsplan wordt gesproken met bestemmingen van natuur naar recreatie en agrarisch naar recreatie.	Zie antwoord op zienswijze 45h.	
i.	Uitbreiding van het park met attracties gaat voor horizonvervuiling en nog meer geluidsoverlast zorgen. Het geluid van attracties is op voorhand in te schatten, maar het geluid van gillende mensen niet.	Zie antwoord op zienswijze 10e. In geluidsonderzoeken wordt uitgelokt gegil meegenomen.	
j.	Metingen van fijnstofconcentraties, uitstoot CO2 en geluidsoverlast dienen openbaar te zijn en niet plaats te vinden als de Efteling dat uitkomt. De maximaal toelaatbare waarden van alle drie worden nu al ruimschoots overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
k.	Bij de uitbreiding in westelijke richting van het attractiepark wordt in verband met geluid gesproken over gesloten attracties. Bezoekers bewegen zich van attractie naar attractie produceren geluid. Attracties in welke vorm en hoogte dan ook in deze richting zijn onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 45k.	
l.	De genoemde hoogten van 30 tot 50 meter in oostelijke richting zijn onacceptabel. Ze zullen het landschap op negatieve wijze bepalen.	Zie antwoord op zienswijze 45l.	
m.	Herziening Bernsehoef 4 en 5. Deze percelen zijn op initiatief van de gemeente uit het bestemmingsplan gehaald. Bovenstaande percelen houden hun agrarische bestemming, hetgeen een ongekend waardeverlies tot gevolg heeft. Wij horen wel degelijk in het plan opgenomen te worden. Ik ga niet akkoord met de uitsluiting uit het bestemmingsplan.	Zie antwoord op zienswijze 45m.	
n.	In het plan wordt gesproken over een onbewaakte camperplaats. Een camperplaats zonder toezicht is niet alleen interessant voor bezoekers van de Efteling maar leidt ook tot allerlei mistoestanden door mensen die om andere redenen graag op deze plek verblijven. Het leidt tot onveiligheid en criminaliteit. Ik teken hier bezwaar tegen aan.	Zie antwoord op zienswijze 45n.	
o.	Verblijfsrecreatie in welke vorm dan ook is ontoelaatbaar. Het is niet uit te leggen dat er naast onze percelen verblijfsaccommodaties gebouwd mogen worden tot 10 meter hoog.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

Zienswijze 47

47	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De Efteling gaat bij haar noodzaak tot uitbreiding uit van haar eigen belang en kijkt niet naar het belang van inwoners van de gemeente Loon op Zand. Nergens wordt het belang aange-toond. Ik vind het bezwaarlijk dat de gemeente Loon op Zand dat de wense-lijkheid van de groei in beginsel geen vraag is waarover de gemeentelijke overheid een oordeel over velt. De ge-meenteraadsleden dienen te handelen in het belang van de burgers.	Zie antwoord op zienswijze 36b.	
b.	Ontsluitingsverkeer van de Efteling over de Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven is geen optie. Ervaring leert dat er levensgevaarlijke situaties ontstaan. Dit gedeelte van het buitengebied is niet geschikt voor een dergelijke ontsluiting.	Zie antwoord op zienswijze 45b.	
c.	Aanpassing van de Europalaan met wisselstroken is toereikend. Ik ben het daar niet mee eens. Er is ruimte voor een extra rijstrook en een fly-over is ook een optie. Simpelweg wisselen is niet voldoende, gezien de opstoppin-gen die we nu al met de regelmaat van de klok zien.	Zie antwoord op zienswijze 45c.	
d.	Parkeren op afstand is de enige uitbreiding die mogelijk is. Uitbreiding van parkeren in het buitengebied zoals nu opgenomen leidt onherroepelijk tot vaststaand verkeer en gevaarlijke situ-aties. Parkeren op afstand moet de standaardnorm worden.	Zie antwoord op zienswijze 10c.	
e.	Pas vanaf 2025 wordt gekeken naar ondergronds of gestapeld parkeren voor P2. Hier kan nu al naar gekeken worden. Het is een gebruikelijke en voor de hand liggende oplossing en zeer urgent.	Zie antwoord op zienswijze 45e.	
f.	Bij ingebruikname van het parkeerter-rein ten westen van de Dodenauweg dient een ondergrondse tunnel aangelegd te worden.	Zie antwoord op zienswijze 45f.	
g.	De uitkomsten van de natuuronder-zoeken zijn niet inzichtelijk genoeg voor de burgers van Loon op Zand. Het overzicht van hoeveel en waar gecompenseerd wordt is volkomen onduidelijk. Daarnaast hoeft de compensatie niet binnen de	Zie antwoord op zienswijze 36g.	

	gemeentegrenzen plaats te vinden. Natuur is geen middel om mee te onderhandelen.		
h.	In het bestemmingsplan wordt geschoven met bestemmingen van natuur naar recreatie en agrarisch naar recreatie.	Zie antwoord op zienswijze 45h.	
i.	Uitbreiding van het park met attracties gaat voor horizonvervuiling en nog meer geluidsoverlast zorgen. Het geluid van attracties is op voorhand in te schatten, maar het geluid van gillende mensen niet.	Zie antwoord op zienswijze 10e. In geluidsonderzoeken wordt uitgelokt gegil meegenomen.	
j.	Metingen van fijnstofconcentraties, uitstoot CO2 en geluidsoverlast dienen openbaar te zijn en niet plaats te vinden als de Efteling dat uitkomt. De maximaal toelaatbare waarden van alle drie worden nu al ruimschoots overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
k.	Bij de uitbreiding in westelijke richting van het attractiepark wordt in verband met geluid gesproken over gesloten attracties. Bezoekers bewegen zich van attractie naar attractie produceren geluid. Attracties in welke vorm en hoogte dan ook in deze richting zijn onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 45k.	
l.	De genoemde hoogten van 30 tot 50 meter in oostelijke richting zijn onacceptabel. Ze zullen het landschap op negatieve wijze bepalen.	Zie antwoord op zienswijze 45l.	
m.	Herziening Bernsehoef 4 en 5. Deze percelen zijn op initiatief van de gemeente uit het bestemmingsplan gehaald. Bovenstaande percelen houden hun agrarische bestemming, hetgeen een ongekend waardeverlies tot gevolg heeft. Wij horen wel degelijk in het plan opgenomen te worden. Ik ga niet akkoord met de uitsluiting uit het bestemmingsplan.	Zie antwoord op zienswijze 45m.	
n.	In het plan wordt gesproken over een onbewaakte camperplaats. Een camperplaats zonder toezicht is niet alleen interessant voor bezoekers van de Efteling maar leidt ook tot allerlei mistoestanden door mensen die om andere redenen graag op deze plek verblijven. Het leidt tot onveiligheid en criminaliteit. Ik teken hier bezwaar tegen aan.	Zie antwoord op zienswijze 45n.	
o.	Verblijfsrecreatie in welke vorm dan ook is ontoelaatbaar. Het is niet uit te	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

	leggen dat er naast onze percelen verblijfsaccommodaties gebouwd mogen worden tot 10 meter hoog.		
--	--	--	--

### Zienswijze 48

48	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De Efteling gaat bij haar noodzaak tot uitbreiding uit van haar eigen belang en kijkt niet naar het belang van inwoners van de gemeente Loon op Zand. Nergens wordt het belang aangetoond. Ik vind het bezwaarlijk dat de gemeente Loon op Zand dat de wenselijkheid van de groei in beginsel geen vraag is waarover de gemeentelijke overheid een oordeel over vel. De gemeenteraadsleden dienen te handelen in het belang van de burgers.	Zie antwoord op zienswijze 36b.	
b.	Ontsluitingsverkeer van de Efteling over de Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven is geen optie. Ervaring leert dat er levensgevaarlijke situaties ontstaan. Dit gedeelte van het buitengebied is niet geschikt voor een dergelijke ontsluiting.	Zie antwoord op zienswijze 45b.	
c.	Aanpassing van de Europalaan met wisselstroken is toereikend. Ik ben het daar niet mee eens. Er is ruimte voor een extra rijstrook en een fly-over is ook een optie. Simpelweg wisselen is niet voldoende, gezien de opstoppingen die we nu al met de regelmaat van de klok zien.	Zie antwoord op zienswijze 45c.	
d.	Parkeren op afstand is de enige uitbreiding die mogelijk is. Uitbreiding van parkeren in het buitengebied zoals nu opgenomen leidt onherroepelijk tot vaststaand verkeer en gevaarlijke situaties. Parkeren op afstand moet de standaardnorm worden.	Zie antwoord op zienswijze 10c.	
e.	Pas vanaf 2025 wordt gekeken naar ondergronds of gestapeld parkeren voor P2. Hier kan nu al naar gekeken worden. Het is een gebruikelijke en voor de hand liggende oplossing en zeer urgent.	Zie antwoord op zienswijze 45e.	
f.	Bij ingebruikname van het parkeerterrein ten westen van de Dodenauweg dient een ondergrondse tunnel aangelegd te worden.	Zie antwoord op zienswijze 45f.	
g.	De uitkomsten van de natuuronderzoeken zijn niet inzichtelijk genoeg voor de burgers van Loon op Zand. Het overzicht van hoeveel en waar gecom-	Zie antwoord op zienswijze 36g.	

	penseerd wordt is volkomen onduidelijk. Daarnaast hoeft de compensatie niet binnen de gemeentegrenzen plaats te vinden. Natuur is geen middel om mee te onderhandelen.		
h.	In het bestemmingsplan wordt geschoven met bestemmingen van natuur naar recreatie en agrarisch naar recreatie.	Zie antwoord op zienswijze 45h.	
i.	Uitbreiding van het park met attracties gaat voor horizonvervuiling en nog meer geluidsoverlast zorgen. Het geluid van attracties is op voorhand in te schatten, maar het geluid van gillende mensen niet.	Zie antwoord op zienswijze 10e. In geluidsonderzoeken wordt uitgelokt gegil meegenomen.	
j.	Metingen van fijnstofconcentraties, uitstoot CO2 en geluidsoverlast dienen openbaar te zijn en niet plaats te vinden als de Efteling dat uitkomt. De maximaal toelaatbare waarden van alle drie worden nu al ruimschoots overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
k.	Bij de uitbreiding in westelijke richting van het attractiepark wordt in verband met geluid gesproken over gesloten attracties. Bezoekers bewegen zich van attractie naar attractie produceren geluid. Attracties in welke vorm en hoogte dan ook in deze richting zijn onacceptabel.	Zie antwoord op zienswijze 45k.	
l.	De genoemde hoogten van 30 tot 50 meter in oostelijke richting zijn onacceptabel. Ze zullen het landschap op negatieve wijze bepalen.	Zie antwoord op zienswijze 45l.	
m.	Herziening Bernsehoef 4 en 5. Deze percelen zijn op initiatief van de gemeente uit het bestemmingsplan gehaald. Bovenstaande percelen houden hun agrarische bestemming, hetgeen een ongekend waardeverlies tot gevolg heeft. Wij horen wel degelijk in het plan opgenomen te worden. Ik ga niet akkoord met de uitsluiting uit het bestemmingsplan.	Zie antwoord op zienswijze 45m.	
n.	In het plan wordt gesproken over een onbewaakte camperplaats. Een camperplaats zonder toezicht is niet alleen interessant voor bezoekers van de Efteling maar leidt ook tot allerlei mistoestanden door mensen die om andere redenen graag op deze plek verblijven. Het leidt tot onveiligheid en criminaliteit. Ik teken hier bezwaar tegen aan.	Zie antwoord op zienswijze 45n.	
o.	Verblijfsrecreatie in welke vorm dan ook is ontoelaatbaar. Het is niet uit te	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

	leggen dat er naast onze percelen verblijfsaccommodaties gebouwd mogen worden tot 10 meter hoog.		
--	--	--	--

#### Zienswijze 49

49	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De omschrijving struweelvogelgebied is hier verdwenen zonder de eigenaren hiervan in kennis te stellen, dit blijkt als gevolg van een nieuwe provinciale richtlijn. Van een nieuwe omschrijving op basis van gestructureerde tellingen is geen sprake geweest, dus blijkbaar kan het dan zo zijn dat alle beschermende factoren ineens verdwijnen.	Zie antwoord op zienswijze 42a.	
b.	Hoe kan het nu zo zijn dat het buurtschap in eerste instantie in het voorontwerpbestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 opgenomen wordt en aansluitend compleet omsloten wordt door een wederom een nieuw ontwerpbestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030.	Zie antwoord op zienswijze 42b.	
c.	Waarom veranderingen de bestemmingen van de percelen van de Efteling rondom de Bernsehoef ineens van agrarisch in recreatie/verblijfsrecreatie, met de daarbij behorende waardevermeerdering van deze gronden die ten goede komen aan de betreffende grondeigenaar de Efteling, en de gronden en opstallen van de gedupeerde eigenaren van de Bernsehoef met deze beslissing in waarde geminimaliseerd zijn. Hieruit blijkt dat het gemeentebestuur met 2 maten meet.	Zie antwoord op zienswijze 42c.	
d.	In 2016 werd er nog van uitgegaan dat in 2020 (genoemde korte termijn) een bezoekers aantal van 5,05 miljoen bezoekers zou worden en in 2030 een bezoekersaantal van 7,0 miljoen. Vorige maand werd mijn vermoeden bevestigd dat de Efteling al in 2017 5 miljoen bezoekers had. Hierdoor zijn er fouten en onwaarheden te constateren in de fasering van het plan.	Zie antwoord op zienswijze 13a.	
e.	Hoe wordt het aantal bezoekers bepaald. Hoe wordt er omgegaan met de meerdaagse bezoeken van mensen die enkele dagen in een van de verblijfsaccommodaties verblijven.	Zie antwoord op zienswijze 42e.	
f.	Omdat nergens in de stukken werkelijke bezoekersaantallen terug te vinden zijn heb ik mij gebaseerd op de openbare gegevens van de index	Zie antwoord op zienswijze 13a.	

	TEA/AECOM. Uit deze gegevens blijkt dat er een jaarlijkse toename is van bijna 6,8%. Van 4,1 miljoen bezoekers in 2013 naar 5,2 miljoen in 2017. Dit is een stijging van 27% in vier jaar. Dit houdt in dat het maximaal aantal van 7 miljoen bezoekers al in 2022 wordt bereikt. Dit is al over 5 jaar. Dit impliceert dat de uitgangspunten van de MER en met name artikel 3.1.2 compleet achterhaald zijn.		
g.	Het kan toch niet dat een compleet buurtschap, de Bernsehoef, verdwijnt als gevolg van expansiedrift van de Efteling	Zie antwoord op zienswijze 10e, 22c en 24a.	
h.	In het MER staat vermeld dat de verkeersvariant 2a de voorkeur heeft. Deze variant is ook opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De basis van deze keuze is niet goed onderbouwd. De geprognoseerde verkeersintensiteit N261 gaat niet van actuele gegevens. De capaciteit is als gevolg van de ontwikkeling van twee logistieke centra Tilburg en Waalwijk al aan zijn maximum. Waarom dan nog alle bezoekers van de Efteling over deze weg. Enige structurele oplossing is parkeren dicht bij A58 en A59.	Zie antwoord op zienswijze 42h.	
i.	De voorgestelde verkeersvariant 2a geeft 72 dagen per jaar een verkeersstroom via de Heideweg, Horst naar de diverse parkeerterreinen van de Efteling. Dat wil zeggen dat het plaatselijke verkeer en sluipverkeer via de Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven of Blauwloop hun route probeert te vinden. Dit levert sinds drie jaar levensgevaarlijke situaties op voor fietsers, kinderen en overstekende dieren.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
j.	De berekeningen van CO2, NO2, fijnstof en geluid zijn niet goed weergegeven. In theorie is het mooi om te rekenen met een snelheid van 30 km/u maar als er met werkelijke snelheden gerekend wordt worden de maximale waarden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 42j.	
k.	Ik ben het niet eens dat in de berekeningen uitgegaan wordt van de belasting op de woongevel. Er wordt aan voorbij gegaan dat onze paarden direct aan deze parkeerontsluiting staan en dat zij ook het hooi van deze wei moeten eten.	Zie antwoord op zienswijze 42k.	
l.	Betreffende de lichtoverlast die nu al aanwezig is bij de parkeerterreinen	Zie antwoord op zienswijze 42l.	

	wordt in het MER alleen gesproken over het effect op vleermuizen. Het effect op de mens en andere dieren wordt voor het gemak maar vergeten.		
m.	Een zeer verwarrende benaming is de term calamiteitenroute voor de Eftelingsestraat. Normaal bedoeld voor hulpdiensten wordt de term in de plannen gebruikt om een zandpad te legaliseren om zo een verbinding tussen de diverse parkeerplaatsen te realiseren. De geschiedenis herhaalt zich. Alle tijdelijke parkeerplaatsen rondom de Dodenauweg zijn inmiddels bijna geheel gelegaliseerd.	Zie antwoord op zienswijze 42m.	
n.	Ik dien bezwaar in tegen het gehele bestemmingsplan.	Zie antwoord op zienswijze 42n.	
o.	Het wijzigen van het gebied tussen de Eftelingsestraat en de Europalaan van agrarisch met waarden in recreatie/ dagrecreatie met een bebouwingspercentage van 60% en een maximale bouwhoogte van 30 meter betekent dat aan de zijde van de Bernsehoef een muur van 30 meter / 10 verdiepingen kan ontstaan. Hoe is het mogelijk dat een bedrijf het recht krijgt om zo'n grootstedelijke ontwikkeling in een landschappelijk buitengebied te realiseren waarmee een muur gecreëerd wordt tussen het buurtschap Bernsehoef en het dorp Kaatsheuvel.	Zie antwoord op zienswijze 42o.	
p.	In het voorontwerpbestemmingsplan mocht ten westen van ons perceel tot op de erfgrens tot 10 meter hoog gebouwd worden. In het ontwerpbestemmingsplan is hier een strookje groen van 10 meter voorgesteld. Dit is in het buitengebied een onacceptabele afstand. Daarnaast is niet opgenomen dat er een voorwaardelijke verplichting is om deze groenstrook ook te beplanten met groen van 10 meter hoog.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
q.	Er heeft geen inventarisatie plaatsgevonden naar tellingen van weidevogels door SOVON.	Zie antwoord op zienswijze 42q.	
r.	Het pand aan de Bernsehoef 6 heeft altijd de bestemming maatschappelijk-dierenfysiotherapie gehad. In het huidige ontwerpbestemmingsplan is de bestemming gewijzigd in maatschappelijk. Deze omschrijving is veel te ruim.	Zie antwoord op zienswijze 41t.	
s.	Aan de zuidzijde is een perceel bestemd voor een camperparkeerplaats zonder permanent toezicht. Na	Zie antwoord op zienswijze 41r.	



	<p>een boeking krijgen via een slagboom toegang tot het terrein. Naast geluids-overlast geeft dit ook nog eens verkeersoverlast. Hoe is het mogelijk dat de gemeente aan dit plan meewerkt. We hebben genoeg negatieve voorbeelden van prostitutieplaatsen in onze directe omgeving.</p>		
t.	<p>De voorgestelde ontwikkelingen betekenen het einde van een eeuwenoud buurtschap. Wat rest is een ommuurd eiland begrenst door attracties, vakantiewoningen en campers.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 10e, 22c en 24a.</p>	
u.	<p>Nu wordt weer dezelfde fout gemaakt als in de m.e.r. van 1993. In het toetsingsadvies is destijds aangegeven het aspect leefbaarheid zwaar onderbelicht was en dat de effecten voor de leefbaarheid in de kleine kernen zoals de Bernsehoef totaal niet aan de orde kwamen. In het nu opgestelde MER komt het onderdeel leefbaarheid nagenoeg niet voor.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 42u.</p>	
v.	<p>Onze leefbaarheid (woongenot) is de laatste jaren al ernstig achteruitgegaan. Het ontwerpbestemmingsplan en MER faciliteert deze overlast met theoretische berekeningen en tabellen en geeft aan dat de nieuwe uitbreidingen, nieuwe attracties en nieuwe verkeersstromen binnen de door de gemeente gestelde kaders gebleven wordt. Dit is gewoon onacceptabel.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 11c.</p>	
w.	<p>Als bewoner van de Bernsehoef ervaar ik een aantasting van mijn rechtsgevoel en een structurele en voortdurende ondergeschiktheid aan andere belangen. Zeker met de wetenschap dat er vanaf 1993 tot dit voorjaar convenanten tussen de gemeente en de Efteling bestaan hebben die deze ondernemer verregaande voordelen gegeven hebben. Alles moet wijken voor de enorme expansiedrift van het commerciële bedrijf Efteling waarbij er volledig aan de belangen van de omwonenden voorbij gegaan wordt.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 42w.</p>	

Zienswijze 50

50	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Omdat op een aantal aspecten uit de eerder door mij ingestuurde zienswijze op het voorafgaand voorontwerp niet is gereageerd dan wel een onbevredigende reactie is gegeven, zal ik u deze hierbij nogmaals doen toekomen.	Zie antwoord op zienswijze 41b.	
b.	Het genoemde doel van het aspect maatschappelijke aanvaardbaarheid, 'aantonen dat het plan maatschappelijk draagvlak heeft', wordt niet bereikt door alleen selectief de welgevallige feiten weer te geven, wat opvallend vaak gebeurt. Nergens is te lezen de reactie van de bewoners van de Bernsehoef dat ze, na een als schoffering ervaren gesprek met de Efteling directie, alle contacten met de Efteling hebben verbroken. Tot zover het sprookje van maatschappelijk draagvlak. Nogmaals voor alle duidelijkheid: in ieder geval bij de bewoners van de buurtschappen Kraanven/Duiksehoef/Bernsehoef/Blauwloop/Heideweg bestond en bestaat geen maatschappelijk draagvlak voor dit plan.	Zie antwoord op zienswijze 36b.	
c.	De gesuggereerde maatschappelijke acceptatie berust grotendeels op onwetendheid bij de inwoners. Als raadsleden niet eens in staat zijn om de plannen te doorgronden, hoe zouden burgers dat wel kunnen. Deze suggestieve weergaves in het bestemmingsplan/MER zijn een reden om bezwaar aan te tekenen.	Deze opmerking heeft inhoudelijk geen betrekking op het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is de opmerking suggestief voor wat betreft de toegekende kwalificaties aan raadsleden. Een inhoudelijke reactie is dan ook niet aan de orde.	Nee
d.	Ik teken bezwaar aan tegen de wederom niet aantoonbare vooringenomenheid dan wel subjectiviteit van het Global Attractions Attendance Report 2015 als reactie over twijfels ten aanzien van geraamde groeicijfers.	Zie antwoord op zienswijze 20c.	
e.	Het antwoord op mijn vraag of de Efteling nu al te groot is voor zijn omgeving wordt wederom met dezelfde onzin beantwoordt. Er zijn toch subtielere manieren om de opdrachtgever naar de mond te praten. In tegenstelling tot het antwoord ligt de primaire verantwoordelijkheid van de gemeente niet bij een BV maar bij de burgers. Het is niet de vraag 'op welke wijze' maar óf de groei van een BV aanvaardbaar en inpasbaar is. En niet alleen in ruimtelijke zin.	Zie antwoord op zienswijze 42w.	Nee

f.	<p>In antwoord op mijn vraag over struweelvogels is te lezen dat het gebied in de praktijk geen leefgebied is voor struweelvogels. Alsof dat relevant is. Dit soort bestemmingen worden toegekend opdat er (in dit geval) struweelvogels kunnen voorkomen, niet alleen omdat ze er voorkwamen. Er blijkt geen onderzoek gedaan te zijn door SOVON. Tijdens een informatieavond bleek dat de bestemming niet meer bestond, ook niet op het moment van vaststellen van het voorontwerpbestemmingsplan. Kon het voorontwerp hierdoor wel rechtsgeldig vastgesteld worden.</p>	<p>Het voorontwerp is niet vastgesteld door de gemeenteraad of het college. Dit voorontwerp is vrijgegeven voor de inspraak- en overlegprocedure. De beleidsaanduiding 'Leefgebied struweelvogels' bestaat zoals eerder aangegeven niet meer.</p> <p>Naar bos- en struweelvogels is bureauonderzoek gedaan op basis van gegevens uit de Nationale Databank Flora en Fauna. Hieruit blijkt dat niet zozeer binnen het plangebied, maar met name aan de zuidrand en in de bosrijke delen van het bestaande park met de ontwikkelingen mogelijk nesten van bos- en struweelvogels beschadigd/vernield of verstoord met wezenlijke invloed. De nieuwe ontwikkelingen hebben dus hoofdzakelijk een randeffect, maar aangezien voor geen van de betreffende vogelsoorten sprake is van een jaarrond beschermde nestplaats, is geen sprake van overtredingsrisico indien gewerkt wordt buiten de periode van broedactiviteit van betreffende soorten.</p> <p>Binnen de bestemmingen Recreatie-Dagrecreatie, Recreatie-Sport en Recreatie-Verblijfsrecreatie is een voorwaardelijke verplichting voor vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen. De gronden ten westen van de Dodenauweg, Bernsehoef en Duiksehoef waar ontwikkelingen plaatsvinden mogen enkel worden ingericht, nadat uit aanvullend onderzoek ter plaatse naar vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen is gebleken dat mogelijke effecten op deze beschermde soorten de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek dienen voldoende mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen zodat eventueel benodigde onthefingen verkregen worden.</p>	<p>Er is een voorwaardelijke verplichting toegevoegd voor vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen.</p>
g.	<p>In het eindverslag inspraakprocedure is te lezen dat de gemeenteraad kennis genomen heeft van alle in deze procedure ingebrachte inspraakreacties. Er wordt hier een pertinente onwaarheid benadrukt als wordt gesuggereerd dat alle gemeenteraadsleden inhoudelijk kennis hebben genomen van het bestaan van de inspraakreacties. Bij persoonlijke navraag is gebleken dat zij</p>	<p>De gemeenteraad is eind februari 2018 met een raadsinformatiebrief geïnformeerd over onder andere de ingekomen reacties op het voorontwerpbestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030, het MER en de aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan.</p>	<p>Nee</p>

	geen inhoudelijke kennis hadden genomen van de vermelde reacties.		
h.	Het is schrijnend dat door leden van 3 fracties is aangegeven dat zij de inhoud van de plannen ook niet in detail kenden.	Zie antwoord op zienswijze 50g.	Nee
i.	Een schoolvoorbeeld van achterkamertjes politiek tussen de Efteling en de gemeente is het convenant van 1993 (verlengd in 2005). Als bewoners zijn wij nooit in kennis gesteld van de inhoud en gevolgen van dit convenant. De gemeente trad met dit convenant twee beginselen van behoorlijk bestuur: het gelijkheidsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsel.	Het bedoeld convenant is beëindigd. Daarnaast heeft deze stelling inhoudelijk geen betrekking op het onderhavige ontwerpbestemmingsplan.	Nee
j.	In het MER die in 1993 werd opgesteld heeft de adviescommissie in haar toetsingsadvies gewezen dat aan het aspect leefbaarheid nauwelijks aandacht werd geschonken c.q. dat de gevolgen daarvoor slechts summier zijn omschreven. In het toetsingsadvies stond destijds dat het gevaar bestaat dat de buurtschappen geïsoleerd komen te liggen. In de huidige documenten komt het aspect leefbaarheid welgeteld 1 keer voor. In de inleiding van de bijlage van een verkeersstudie.	Het MER van 1993 is niet relevant voor de huidige bestemmingsplanprocedure. Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 36b.	
k.	Alles overziend is de beoordeling voor gezondheid als neutraal beoordeeld. Alles overziend, door wie? Is gezondheid gereduceerd tot kengetalletjes voor fijnstof en geluidsverlast, in het verleden gemeten door medewerkers van de Efteling.	Bedoeld wordt alles overziend door het bevoegd gezag. In de onderzoeken voor geluid en luchtkwaliteit zijn geen 'in het verleden gemeten door medewerkers van de Efteling'-kentalen gebruikt, maar objectieve, algemeen aanvaarde kentallen voor luchten geluidemissies van verkeer en installaties. Deze zijn ingevoerd in rekenmodellen volgens wettelijke verplichte rekenmethodes. Bij gezondheid zijn zowel geluid en luchtkwaliteit als ruimtelijke kwaliteit, bereikbaarheid en groen in de omgeving meegewogen. De beoordeling van gezondheid vindt plaats ten opzichte van de referentiesituaties: de toekomstige situatie die ontstaat als dit plan niet wordt vastgesteld en die dus bestaat uit de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen. Uit de tabellen 5.34 t/m 5.35 (bijlage 16 luchtkwaliteit bij het MER) blijkt dat de situatie ten aanzien van luchtkwaliteit niet wijzigt ten opzichte van de referentie (oordeel: 'vrij matig' en licht verbeterd ten opzichte van de huidige situatie ('vrij matig tot matig')). Voor geluid geldt een vergelijkbaar effect tussen	Nee

		<p>de referentie en het planvoornemen; er is geen grote verschuiving naar andere (betere of slechtere) gezondheidsklassen.</p> <p>Voor de goede orde dient opgemerkt te worden dat de gemeente met betrekking tot geluid een zelfstandige en wettelijke verplichting heeft om handhavend op te treden bij het overtreden van normen.</p>	
i.	<p>In het MER staat dat diverse milieueffecten zijn getoetst aan de wettelijke milieunormen (grenswaarden) of beleidsafspraken. Dit zegt echter niks over de gevolgen voor gezondheid. Ook onder wettelijke normen kunnen namelijk effecten optreden die van invloed zijn op de gezondheidssituatie. Dit geldt onder meer voor de componenten geluid en luchtverontreiniging.</p>	<p>De beoordeling van gezondheid vindt plaats ten opzichte van de referentiesituaties: de toekomstige situatie die ontstaat als dit plan niet wordt vastgesteld en die dus bestaat uit de huidige situatie plus autonome ontwikkelingen. Uit de tabellen 5.34 t/m 5.35 (bijlage 16 luchtkwaliteit bij het MER) blijkt dat de situatie ten aanzien van luchtkwaliteit niet wijzigt ten opzichte van de referentie (oordeel: 'vrij matig' en licht verbeterd ten opzichte van de huidige situatie ('vrij matig tot matig')). Dit is geen 'goede' score voor luchtkwaliteit, ondanks dat de berekende waarden onder 50% van de norm liggen en ook voldoen aan de adviesnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Voor geluid geldt een vergelijkbaar effect tussen de referentie en het planvoornemen; er is geen grote verschuiving naar andere (betere of slechtere) gezondheidsklassen. Hiermee zijn naar onze mening ook de effecten onder de normen in beeld gebracht, maar is de score 'neutraal' omdat de wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie klein zijn.</p>	Nee
m.	<p>In de paragraaf inrichtingsaspecten valt te lezen dat dit per saldo als neutraal wordt beoordeeld. Gewoon per saldo alles middelen en dan lijkt er niets aan het handje. Dat er groepen bewoners zijn die er letterlijk doodziek van worden, ach.... De beoogde inrichting rondom de Bernsehoef is een regelrechte bedreiging voor de psychische gezondheid van de bewoners. Of valt dit welbevinden niet binnen de wettelijke toetsingskaders dan wel voorliggende beleidsvoornemens.</p>	<p>De uitbreidingsmogelijkheden vallen binnen de bestaande vergunde geluidsruimte. Deze normen mogen niet overschreden worden.</p> <p>In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin de huidige meetpunten uit de milieuvergunning de norm zijn en niet overschreden mogen worden.</p>	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geluid.
n.	<p>In het lastminute verkeersplan wordt een file op minimaal 15 dagen verwacht, wat acceptabel wordt bevonden. De inhoudelijke argumentatie ontbreekt waarom de ontwrichting van</p>	<p>Naar de wijze waarop de verkeersafwikkeling en daarmee de bereikbaarheid van de drie kernen van de gemeente Loon op Zand, de regio als de Efteling kunnen worden gewaarborgd is een zeer uitgebreide verkeersstudie</p>	Er zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ten aanzien van verkeer en infrastructuur.

	<p>het dorpsleven is toegestaan. Het wordt blijkbaar normaal gevonden.</p>	<p>uitgevoerd in 2016. Deze is in 2017 aangevuld. Op basis van de verkeersstudie kan worden onderbouwd dat bij realisatie van het voorkeursmodel dat het bestemmingsplan mogelijk maakt de genoemde bereikbaarheid kan worden gewaarborgd. Inmiddels is een oplegnotitie bij het MER opgesteld waarin het voorkeursmodel wordt getoetst. Een overzicht van de maatregelen die worden genomen maakt daar deel van uit. De eerste maatregelen voor de Europalaan zijn inmiddels getroffen.</p> <p>De verkeersstudie is er op gericht aan te tonen met welke maatregelen het oponthoud tot <i>maximaal</i> 15 dagen kan worden beperkt. Dit kan tot minder dan 15 dagen worden teruggebracht door – zoals nu reeds gebeurt – de Efteling op drukke dagen langer open te houden zodat het verkeer meer gespreid in de tijd vertrekt. Het oponthoud treedt namelijk vooral aan het eind van de dag op.</p> <p>Indien de omvang van het Efteling-bezoek 6,54 miljoen bezoeken per jaar bedraagt, dient de capaciteit van de bestaande rotondes op de aansluiting Loon op Zand zodanig te zijn verruimd dat sprake is van een verantwoorde verkeersafwikkeling. Om dit te borgen is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat bij 6,33 miljoen bezoeken per jaar (dus ruim voor de 6,54 miljoen bezoeken per jaar) de infrastructuur wordt aangepast.</p> <p>Er is daarnaast een voorwaardelijke verplichting in de planregels opgenomen dat groei boven de 7 miljoen bezoeken per jaar met dit bestemmingsplan niet zonder nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling mogelijk is.</p>	
o.	<p>De verkeersstudie kent beperkingen. Over de duur van het oponthoud en over de ondervonden vertraging kan geen uitspraak worden gedaan. Daarmee hangt de vraag samen welke mate van oponthoud nog acceptabel is. Over het aantal acceptabele dagen wordt wel een uitspraak gedaan maar over een acceptabel duur niet. Ik maak bezwaar tegen het vooruitschuiven van een potentieel ernstig probleem met</p>	<p>Het klopt dat over de duur van het oponthoud en over de ondervonden vertraging geen uitspraak kan worden gedaan. Belangrijk is echter dat het verkeer altijd ongehinderd kan worden afgewikkeld, met uitzondering van de 15 dagen met het meeste Eftelingbezoek. Dat het verkeer op deze dagen ophoud ondervindt wordt door de provincie, de gemeente en de Efteling acceptabel geacht: het is niet doelmatig de verkeerontsluiting op de absolute piek te</p>	<p>Er zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ten aanzien van verkeer en infrastructuur.</p>

	mogelijk grote consequenties voor veiligheid en bereikbaarheid van Loon op Zand.	dimensioneren. Zoals hierboven aangegeven zal het aantal van 15 dagen in de praktijk lager liggen door de Efteling langer open te houden. Ter vergelijking: in de huidige aantal gaat het niet om 15, maar om 104 dagen. De verkeersstudie toont dus aan dat het probleem niet vooruitgeschoven wordt, maar komt actief tot benodigde maatregelen waarmee de veiligheid en bereikbaarheid gewaarborgd wordt.  Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder 35n.	
p.	Ik maak bezwaar tegen de methode om meteen tegen de bovengrens van wat acceptabel wordt geacht in de voorkeursvariant 2a te plannen: er is geen ruimte voor uitschieters of foutieve inschattingen. Of trekken we de bovengrens dan maar op.	Er is sprake van een gedegen en reëel onderzoek dat op basis een effectief maatregelenpakket is geformuleerd. In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen die borgt dat indien de omvang van het Eftelingbezoek 7 miljoen bezoeken per jaar bedraagt, opnieuw onderzoek naar de verkeersafwikkeling uitgevoerd dient te worden. Zolang niet middels onderzoek is aangetoond dat sprake is van een verantwoorde verkeersafwikkeling mag het Eftelingbezoek niet meer dan 7 miljoen bezoeken per jaar bedragen.  Verder wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 21b.	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van het aantal bezoeken.
q.	Worstcasescenario's op het gebied van verkeer ontbreken. Die dienen er wel te zijn. Evenals plan B voor afwijkingen van groeiverwachtingen.	De verkeersstudie neemt het grootste piekmoment tijdens de ochtend (aankomstpiek Eftelingverkeer) alsook tijdens de avond (vertrekpiek Eftelingverkeer) als basis voor de onderbouwing dat de verkeersafwikkeling wordt gewaarborgd. Dat is dus zeker een worstcasebenadering. Wel vinden de provincie, de gemeente en de Efteling dat een uitzondering mogelijk is op 15 dagen, omdat de verkeersstructuur niet op de absolute worst-worstcase-situatie kan worden gebaseerd. Hierboven is al uitgelegd dat deze 15 dagen niet zullen worden gehaald omdat op een belangrijk deel van deze dagen door een langere openstelling van de Efteling het optreden van oponthoud kan worden voorkomen.  Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder 50n.	
r.	In het MER ontbreekt de geluidsmeting voor Heideweg 2. Die had er wel moeten zijn in verband met verkeersvoor-	De geluidbelasting bij het adres Heideweg 2 is opgenomen in de bijlagen van het onderzoek wegverkeerslawaai (zie bladzijde 2054 van het	

	<p>keursvariant 2a. Die op termijn als Mickey Mouse variant veel te beperkt zal blijken te zijn. De route over de Heide-weg zou 72 dagen per jaar worden gebruikt. Het is maar net hoe je het bekijkt. Realistischer zou zijn: op alle dagen van het hoogseizoen.</p>	<p>bijlagenboek). Op 74 dagen is inderdaad de capaciteit van de Europalaan niet voldoende om al het Eftelingverkeer af te wikkelen. Op die dagen wordt de route via de aansluiting Loon op Zand ook ingezet om het verkeer over twee routes te verdelen. Bij de belangenafweging is bewust gekozen dat de Europalaan de hoofdontsluiting blijft en dat de zuidelijke ontsluiting alleen op de drukke dagen wordt ingezet.</p> <p>Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder 50n.</p>	
s.	<p>Op meerdere plaatsen in het plan wordt de bestemming te summier of niet toetsbaar omschreven: de Efteling behoudt zich het recht voor om dit later in te vullen. Een (voor)ontwerp bestemmingsplan is geen carte blanche.</p>	<p>De bestemmingsomschrijving in de regels zijn zo concreet mogelijk ingevuld. Daarbij is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de vigerende regeling zoals opgenomen in het bestemmingsplan Wereld van de Efteling uit 2013. Door middel van maatvoeringsaanduidingen in combinatie met bouwregels zijn de bouwmogelijkheden ingeperkt.</p> <p>Tegelijkertijd wordt een zekere mate van flexibiliteit geboden omdat de exacte invulling van het plangebied nog niet bekend is. De maximale invulling van deze flexibiliteit is overigens getoetst in het bestemmingsplan.</p> <p>Verder wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 10e.</p>	<p>Er is een beeldkwaliteitsplan toegevoegd aan het bestemmingsplan. Toets aan het beeldkwaliteitsplan is met een voorwaardelijke verplichting geborgd in de regels van het bestemmingsplan.</p>
t.	<p>In het eindverslag van de inspraakprocedure is te lezen dat het de inspreker vrij staat om een verzoek om tegemoetkoming planschade in te dienen. Het zal niet alleen deze inspreker zijn die van deze vrijheid gebruik gaat maken. Ik hoop dat de gemeente hier rekening mee houdt in de begroting. En de bewoners kan uitleggen waarom hun lasten omhoog gaan.</p>	<p>De gemeente heeft een planschade-overeenkomst met de initiatiefnemer afgesloten. De kosten voor planschade komen voor rekening van de initiatiefnemer en niet de gemeente. Indien u van mening bent als gevolg van voorliggend bestemmingsplan planschade te ondervinden, dan staat het u vrij, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een verzoek om tegemoetkoming planschade bij de gemeente in te dienen. Als gemeente schakelen wij een onafhankelijk adviseur in om onderzoek te doen naar de eventuele planschade.</p>	<p>Nee</p>
u.	<p>De gemeenteraad zou zich sterk moeten maken voor ten minste een volledige financiële compensatie voor de waardedaling van het onroerend goed. Op rekening van de Efteling. Die door een bestemmingswijziging een forse stijging van de waarde van de eerder agrarische gronden kan inboeken.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 50t.</p>	



	Waar andere ondernemers meer dan € 200,- per m <sup>2</sup> voor moeten betalen.		
v.	De PAS biedt geen ruimte voor de gevolgen van dit plan.	Zie antwoord op zienswijze 2a.	
w.	Ik teken bezwaar aan tegen de verdergaande, onacceptabele aantasting van de uniciteit van het gebied waarin de buurtschappen zijn gelegen, door de cumulatie van negatieve effecten. Een verandering van landelijke stilte, van harmonie met de natuur naar platte commercie. De verkwanseling of wel verpretparkisering van het buitengebied waar zelfs een cultuurhistorisch erkend waardevol buurtschap achtereenvolgens van de kaart dreigt te worden geveegd.	Zie antwoord op zienswijze 10e, 22c en 24a.	
x.	Vele vragen zijn in de reactie op eerdere zienswijzen niet of nauwelijks beantwoord.	Zie antwoord op zienswijze 41b.	
y.	Nut en noodzaak voor de fysieke groei is niet overtuigend aangetoond.	Zie antwoord op zienswijze 20c.	
z.	De premissen waarop De Wereld van de Efteling 2030 is gebouwd, zijn niet betrouwbaar en niet realistisch. Het gehanteerde rekenmodel waarin onderscheid wordt gemaakt tussen aantallen bezoekers (individueel) en bezoeken (entree-passages) is onjuist en uitermate misleidend.	Omdat bezoekers die meerdaags verblijven elke dag van/naar het attractiepark gaan en dus verkeer genereren, wordt gerekend met aantal bezoeken en niet met aantal bezoekers. De aannames zijn wel degelijk betrouwbaar en realistisch. Daaraan is in de verkeersstudie veel tijd en zorg besteed. De materie is echter wel complex en niet alledaags, waardoor de doorgronding hiervan lastig is. Vanuit dat oogpunt bestaat er begrip voor de gemaakte opmerking.	Nee
aa.	Fysieke groei is niet noodzakelijk omdat bij het beschikken over 5800 bedden in 2030 met verblijfs gasten die langer dan drie dagen blijven, het nagestreefde aantal entree-passages alleen hiermee al te realiseren is, terwijl het aantal verkeersbewegingen hiermee drastisch daalt en verkeersmaatregelen rond het park onnodig zijn.	Fysieke groei is noodzakelijk in verband met het gehanteerde maximale bebouwingspercentage in combinatie met een groter aantal gasten en de kwaliteit die de Efteling deze gasten wil bieden.  In de verkeersstudie is worst case rekening gehouden met de huidige aantallen aan verblijfsrecreatie. Het model wijst uit dat er ondanks de toename van verblijfsrecreatie er meer verkeer wordt gegenereerd, zodat extra infrastructurele- en parkeervoorzieningen nodig zijn. In die zin zijn voorwaarden opgenomen in het bestemmingsplan.  Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 13a en 21b.	
bb.	De informatieverstrekking aan de	De gemeente deelt de mening dat de informatieverstrekking aan burgers te	Nee

	burgers schiet te kort en komt te laat en dit wekt de indruk dat de gemeente meer bereid is de Efteling te faciliteren dan haar eigen burgers. Dat dit het vertrouwen van de burger in de overheid (gemeente) ernstig ondermijnt, is overduidelijk. Burgers zijn volstrekt onvoldoende (en onvoldoende tijdig) geweest op de consequenties die onderhavig bestemmingsplan voor hen kan hebben en voorafgaand aan dit bestemmingsplan is zelfs sprake geweest van een overeenkomst waarin de gemeente zichzelf verplichtte alles te doen om de Efteling ter wille te zijn, tot en met onteigening van onroerende goederen van derden.	kort schiet niet. Al in 2015, ruim vóór het masterplan en bestemmingsplan, zijn er interactieve bijeenkomsten georganiseerd over de plannen van de Efteling. Ook in het kader van het masterplan zijn bijeenkomsten georganiseerd. Na het voorontwerpbestemmingsplan zijn alle insprekers op het plan uitgenodigd op het gemeentekantoor. Hier is een presentatie en uitleg gegeven van de plannen en de aanpassingen tussen het voorontwerp- en ontwerpbestemmingsplan. Dit mede als gevolg van ingekomen vooroverleg- en inspraakreacties. De overeenkomst (lees: convenant) waarnaar verwezen wordt is niet meer aan de orde.	
cc.	Een nieuw bestemmingsplan moet vooral kaders en grenzen stellen. De nu voorliggende documenten doen dit niet en geven daarmee de Efteling carte blanche. Ook in het MER is vooral gekozen voor een faciliterende insteek, niet voor het scheppen van kaders en begrenzingen.	Het bestemmingsplan gaat uit van een evenwicht tussen globaliteit, flexibiliteit en detaillering. In de planregels staat benoemd waaraan toekomstige ontwikkelingen moeten voldoen. Daarnaast worden voorwaardelijke verplichtingen toegevoegd om extra waarborgen in het plan op te nemen. Met het toevoegen van een beeldkwaliteitsplan aan het bestemmingsplan is ook duidelijk op welke wijze ontwikkelingen ruimtelijk worden ingepast.	Er is een beeldkwaliteitsplan toegevoegd aan het bestemmingsplan. Toets aan het beeldkwaliteitsplan is met een voorwaardelijke verplichting geborgd in de regels van het bestemmingsplan.
dd.	Het Nationaal Park De Loonse en Drunense Duinen mag op generlei wijze worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 12f.	
ee.	In westelijke richting dient het tracé Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef als grens te worden vastgelegd. Dit tracé is van hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarde en dient - met de erven van Bernsehoef en Duiksehoef - te worden beschermd. De nog niet vastgestelde Cultuurhistorische Waardekaart van de gemeente schiet op dit punt tekort en nader onderzoek was hier nodig geweest. Op dit punt schiet het MER dus tekort.	Zie antwoord op zienswijze 11c.	
ff.	Verkeersoverlast zal in de wijde omgeving van de Efteling toenemen. Ook is het zeer de vraag of de bereikbaarheid van zowel de verschillende bewoningskernen als van de Efteling zelf bij calamiteiten gegarandeerd kan blijven.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
gg.	Op drukke dagen kan de Efteling een doelwit zijn voor terreur. Een rampenplan lijkt niet voorzien en in het MER komt het woord calamiteit uitsluitend voor in relatie tot de toegangswegen van de Efteling zelf.	Een calamiteitenplan valt buiten de scope van het bestemmingsplan.	Nee

hh.	De suggestie dat een nieuwe ontsluiting vanaf de N261 nodig (en mogelijk) zou kunnen zijn is absurd. De recent opnieuw ingerichte weg herinrichten zou kapitaalvernietiging zijn en het wordt bepaald niet veiliger.	Er wordt geen nieuwe ontsluiting gemaakt op de N261.	Nee
ii.	De leefbaarheid in de wijde omgeving van de Efteling wordt ook nu al negatief beïnvloed door de aanwezigheid van de Efteling. Het is niet wenselijk dit effect te versterken. De gedachte dat de Efteling welzijn (zowel in werkgelegenheid als in recreatieve mogelijkheden) moet bieden aan de inwoners van de gemeente Loon op Zand is blijkbaar verlaten zonder dat de statuten van de Stichting Natuurpark de Efteling hierop zijn aangepast.	Zie antwoord op zienswijze 36b.	
jj.	Op het gebied van archeologische waarden volstaan het bestemmingsplan en het bureauonderzoek in het MER niet. Hierin is uitgegaan van een foutieve veronderstelling met betrekking tot de omvang van het veengebied dat zich binnen de gemeente Loon op Zand heeft bevonden, met als gevolg dat een onjuist beeld wordt geschetst van de historische geografie en de daarmee samenhangende cultuurhistorische waarden in het gebied. Bovendien wordt onjuist verwezen naar historisch kaartmateriaal dat blijkbaar door de opstellers van dit rapport wel wordt genoemd, maar niet is geraadpleegd. Dit betekent dat op dit materiaal gebaseerde conclusies in dit rapport niet serieus genomen kunnen worden.	Voorliggend bestemmingsplan is getoetst aan het ontwerp archeologiebeleid van de gemeente Loon op Zand. Er zijn gelet op de ingekomen inspraakreacties op het ontwerp archeologiebeleid geen aanwijzingen dat de onderliggende verwachtingenkaart inhoudelijk onvoldoende is.	Nee
kk.	De in het plan MER voorgestelde ruimtelijke zonering heeft inmiddels een wezenlijk andere basis gekregen dan waarvan sprake was toen het ontwerpbestemmingsplan en MER werden opgesteld. Doordat inmiddels delen van de zuidelijke zone zijn overgedragen aan Natuurmonumenten zijn de mogelijkheden om deze gronden te ontwikkelen essentieel veranderd en beperkt.	De Efteling heeft inderdaad de intentie om gronden in het zuiden van het Loonsche Land te verkopen aan Natuurmonumenten. Voor de zonering en het bestemmingsplan heeft dit geen gevolgen aangezien deze gronden in alle plannen als natuur zijn opgenomen.	
ll.	De opmerking dat alle uitbreidingsgebieden waarin attracties en verblijfsaccommodaties komen te liggen worden aangelegd in een parkachtig landschap met een verrassend en sprookjesachtig karakter, gaat voorbij aan het feit dat deze gebieden al een eigen karakter hebben en aan de cultuurhistorische	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

	waarden die hierin liggen besloten. Dit is ook in strijd met de statuten Stichting Natuurpark de Efteling.		
mm.	Bij grote drukte zal variant 2a ertoe leiden dat Loon op Zand en De Moer vanaf de N261 onbereikbaar worden. Het noordelijke deel van de Heideweg, tussen de afrit van de N261 en de Horst, is totaal niet op een dergelijke grote verkeersstroom berekend. Zowel het dorp Loon op Zand, De Moer, Landgoed Huis ter Heide, Experience Island als de Loonse en Drunense Duinen worden hiermee vanaf de N261 onbereikbaar.	De verkeersomvang zal op de Heideweg als gevolg van het voorkeursalternatief inderdaad aanzienlijk stijgen op de drukste dagen (74 dagen per jaar bij 7 miljoen bezoeken) waarop de Europalaan de totale omvang van het verkeer niet meer kan verwerken en een deel van het verkeer via onder meer de Heideweg en Horst wordt afgewikkeld. In de aanvullende verkeersstudie van 2017 is onderzocht of deze wegen de optredende verkeersstromen zonder oponthoud kunnen verwerken. Het onderzoek heeft uitgewezen dat dit niet tot afwikkelingsproblemen leidt onder de voorwaarde dat de wegversmallingen op de route worden vervangen door andere verkeersremmende maatregelen die niet ingrijpen op de beschikbare wegcapaciteit. Onderzoeken wijzen uit dat de bereikbaarheid niet in het gedrang komt. In het bestemmingsplan zijn voorwaarden opgenomen met betrekking tot het aanbrengen van infrastructurele voorzieningen.	In het bestemmingsplan zijn voorwaarden opgenomen met betrekking tot het aanbrengen van infrastructurele voorzieningen.
nn.	De provincie heeft uitgesproken het gebied aan de Horst niet te willen wijzigen. Het is de nadrukkelijke wens van de provincie de Horst niet te verleggen en de groene buffer langs de westrand van de N261 in stand te houden. Ook zichtbaarheid vanaf de N261 is niet wenselijk. De plannen druisen hier nadrukkelijk in tegen de wensen van de provincie en tegen de doelstellingen zoals geformuleerd in de statuten van de Stichting Natuurpark de Efteling. Het toestaan van bouwhoogtes tot maximaal 50 meter is ook vanuit dit oogpunt ongewenst. Het verleggen van de Horst betekent een ongewenste ingreep in het cultuurhistorische landschap.	Dit standpunt van de provincie is ons niet bekend en ook niet uit de zienswijze van de provincie gebleken.  Zie voor de overige beantwoording zienswijze 34b en 36f.	
oo.	Parkeren aan de Horst is uiteraard geen parkeren op afstand. Van serieus onderzoek naar de mogelijkheden van parkeren op afstand (eventueel buiten de gemeentegrenzen) is geen sprake geweest. Aansluiting op de plannen van Tilburg en Landschapspark Pauwels voor een transferium is niet overwogen.	Zie antwoord op zienswijze 10c.	

pp.	De in het bestemmingsplan en het MER gegeven cijfers (bezoekersaantallen, verkeersbewegingen, parkeer-ruimte zowel nu als in 2030) bieden geen onderbouwing voor de vooral ruimtelijke groei die De Wereld van de Efteling 2030 beoogt. De basis onder het hele plan is daarmee bijzonder wankel en de presentatie is misleidend.	Zie antwoord onder 11c en 20c.	
qq.	Het oponthoud bij met name het arriveren van de gasten in de drukke ochtenduren wordt niet veroorzaakt op de Europalaan. De echte bottleneck zit in de doorstroming op het terrein van de Efteling zelf. Regelmatige vermelding in de fileberichten in de media draagt bij aan de naamsbekendheid van de Efteling en is gratis reclame. Dit doet vermoeden dat de Efteling is gebaat bij oponthoud.	Door middel van de voorgestelde infra-structurele aanpassingen blijft de bereikbaarheid van de drie kernen van de gemeente Loon op Zand, de regio en de Efteling gewaarborgd. Om de doorstroming op het Efteling terrein te bevorderen zijn meerdere maatregelen getroffen. In 2018 zijn de eerste maatregelen genomen op de Europalaan.	Nee
rr.	De conclusie dat 'nieuwe (tot 50 meter hoge) bebouwing aan de oostzijde (...) landschappelijk goed inpasbaar (is) waardoor de impact van nieuwe elementen op de omgeving beperkt is, is uiterst subjectief en aanvechtbaar. Elke vorm van horizonvervuiling in de omgeving - en met name in de Natura 2000 gebieden - is onwenselijk. De kracht van het grotere gehele gebied is nu juist dat hier zeer verschillende vormen van recreatie naast elkaar bestaan zonder elkaar in de weg te zitten.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
ss.	Het hanteren van langere openingstijden op drukke dagen kan weliswaar bijdragen aan het meer gespreid verlaten van het park door bezoekers, maar betekent ook een langere belasting van de omgeving met lawaai en licht.	Verlengde openingstijden wordt als één van de mogelijke maatregelen genoemd om de piekbelasting af te vlakken. Dit wordt in de huidige situatie reeds toegepast om het uitgaande verkeer beter te spreiden en overlast als gevolg hiervan aan te pakken. Zie verder de beantwoording van zienswijze 17j en 50m.	Nee
tt.	Ruilverkaveling heeft weliswaar ten westen van de Efteling delen van het oude verkavelingspatroon aangetast, maar zeker niet volledig verwoest. En juist het cultuurhistorisch bijzonder waardevolle lint met de ontginningshoeven is nog steeds herkenbaar en intact aanwezig.	Voor de bestaande landschappelijke waarden geldt dat de kenmerkende landschappelijke waarden minder herkenbaar en zichtbaar worden door de voorgenomen ontwikkelingen. Uitgangspunt is echter een goede landschappelijke inpassing van het gebied. Ook cultuurhistorische waarden worden aangetast. Dit is in het MER ook onderkend. Voor cultuurhistorisch waardevolle patronen en elementen is het effect daarvan als licht negatief beoordeeld. Daar waar de mogelijkheden	Aan het bestemmingsplan is een beeldkwaliteitsplan toegevoegd.

		<p>zich voor hebben gedaan om aantasting te voorkomen zijn deze ook in de plannen ingebed. Goed voorbeeld hiervan is dat het tracé van het voorkeursalternatief de aanwezige cultuurhistorisch waardevol bolakker ontziet.</p> <p>In het toegevoegde beeldkwaliteitsplan wordt aangegeven op welke wijze de huidige wegenstructuur binnen de Wereld van de Efteling, behoudens het gedeelte waar een verlegging van de Horst plaatsvindt, verder landschappelijk wordt ingepast. In dit kader is rekening gehouden met bestaande cultuurhistorisch groen.</p>	
uu.	<p>1. In het archeologisch bureauonderzoek door Econsultancy zijn enkele vergissingen gemaakt die consequenties hebben voor een goed begrip en de waardering van het landschap en daarin gelegen archeologische waarden. De turfkaart van Karel Leenders heeft betrekking op West-Brabant en de aangrenzende delen van de provincie Antwerpen tot aan de oostgrens van de gemeente Dongen. Het grondgebied van onze gemeente is niet gekarteerd. Hier dienen dus wel degelijk de paleogeografische kaarten van Vos en De Vries (2015) en de kaarten van De Bont (1993) leidend te zijn. 2. De verwijzing naar de kaart van Hendrik Verhees als 'een van de oudste kaarten van het gebied' is op zichzelf juist, maar de opstellers van het rapport verwarren hier twee kaarten. De door hen beschreven kaart is de Verheeskaart van de Meierij van 's-Hertogenbosch uit 1794 en die kan inderdaad niet erg gedetailleerd worden genoemd. Verhees maakte echter in 1773 ook een wel degelijk zeer gedetailleerde en nauwkeurige Caert Figuratief van de hele heerlijkheid Loon op Zand. Het is duidelijk dat deze kaart door de opstellers van het rapport van Econsultancy niet is geraadpleegd. 3. In het "gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel" suggereert Econsultancy dat Bernsheof en Duiksheof jonger zouden kunnen zijn dan het buurtschap Efteling. Het omgekeerde is vanuit historisch geografisch oogpunt veel waarschijnlijker.</p>	<p>1. Er is onzekerheid over de veenbedekking in het gebied. Zoals terecht wordt opgemerkt, kan dit gevolgen hebben voor de archeologische verwachting. Er zijn drie bronnen die te gebruiken zijn om een inschatting van de veenbedekking te maken: De Bont (1993), Vos &amp; De Vries (2015) en de turfdatabank van de provincie Antwerpen (naar Leenders, 2013). Zowel De Bont als Vos &amp; De Vries laten de grens van het veengebied door het plangebied lopen. In de eerste versie van het rapport is dit ook meegenomen in het verwachtingsmodel, met de grens volgens de paleogeografische kaarten van Vos en de Vries als scheidslijn. Omdat het bevoegd gezag vraagtekens had bij de schaal en daarmee de nauwkeurigheid van deze kaart, is in de volgende versie voor de turfdatabank gekozen. Deze laat het veengebied ten westen van het plangebied ophouden, maar er was geen reden om aan te nemen dat het plangebied zelf niet onderzocht zou zijn, omdat het veengebied ten noorden van Kaatsheuvel doorloopt tot aan Den Bosch. Maakt de aan- of afwezigheid van veen uit voor de verwachting? Ja. De verwachting is nu heel breed: Laat-Paleolithicum – Middeleeuwen. Als een deel van het gebied met veen is afgedekt geweest, dan kan de verwachting worden versmald: namelijk Laat-Paleolithicum – Neolithicum. Maakt dit uit voor het beleid? Nee: de verwachting blijft nog steeds hoog, middelhoog of laag en het onderzoekstraject voor het vervolg</p>	Nee

		<p>ziet er nog steeds het zelfde uit. 2. Volgens de opsteller van het rapport worden hier niet twee kaarten verward. Er is een uitsnede uit de Meerijkaart uit 1794 gebruikt. Leidend voor de vraag of er sprake is van historische bebouwing en bebouwingslinten, is de kadastrale minuut uit de periode 1811 – 1832. Ouder kaartmateriaal wordt meer indicatief (in de zin of er langs een bepaalde weg al sprake was van bebouwing) gebruikt. 3. Of de verschillende gehuchten nou in de 14<sup>e</sup> of 15<sup>e</sup> eeuw zijn ontstaan is niet relevant in het kader van de archeologische verwachting. In beide gevallen geldt een hoge verwachting of waarde voor de Late Middeleeuwen, wat leidt tot een zelfde advies en een zelfde onderzoekstraject.</p>	
vv.	<p>De vrijstelling van verplichting tot archeologisch onderzoek voor bodemingrepen die niet dieper gaan dan 50 cm beneden het maaiveld staat weliswaar in het vigerende (niet formeel vastgestelde) archeologiebeleid van de gemeente, maar is één van de redenen waarom onder meer de heemkundekringen dit beleid hebben afgekeurd. Meer gangbaar is hiervoor een diepte van 30 cm te hanteren en binnen het hele plangebied is het veel verstandiger in de opzicht helemaal geen vrijstelling te hanteren. Bij een vrijstellingsdiepte van 50 cm kan er gevoelig van worden uitgegaan dat alle archeologische sporen worden vernietigd voordat zij kunnen worden gedocumenteerd. Ook de gehanteerde oppervlakten die worden vrijgesteld zijn aanvechtbaar.</p>	<p>In het bestemmingsplan zijn diverse categorieën voor dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie opgenomen. Een en ander is gebaseerd op het gemeentelijk ontwerp archeologiebeleid dat voor inspraak ter inzage heeft gelegen.</p>	Nee
ww.	<p>1. Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven zijn hoeveontginningen. Dit ensemble van laatmiddeleeuwse en latere ontginningrelicten is zeldzaam en bijzonder waardevol (en ook als zodanig gewaardeerd in de cultuurhistorische inventarisatie ten behoeven van Landschapspark Pauwels). 2. Verder is het niet onderkennen van de aanwezigheid van hoogveen in een tamelijk recent verleden geen goede bijdrage aan een goed begrip van bodem en grondwatertrap. Ook het hiermee samenhangende ontstaan van de stuifzanden is onvoldoende begrepen.</p>	<p>1. Daarom hebben de percelen die deel uitmaken van het onderhavige bestemmingen op deze locatie een hoge archeologische verwachtingswaarde gekregen. 2. Het is niet duidelijk welk punt de vraagsteller hier tracht te maken. Er is niet per se een relatie tussen grondwatertrap en hoogveen. Hoogveen kan zich onafhankelijk van grondwater ontwikkelen. Verder zeggen huidige grondwatertrappen niet definitief wat over de grondwatertrappen uit het verleden.</p>	Nee

xx.	De vooralsnog niet vastgestelde cultuurhistorische waardenkaart en het bijbehorende rapport van Kuilenburg (2017) zijn door de heemkundekringen afgewezen omdat zij niet voldoen. Dit alles heeft consequenties voor het inzicht in de archeologische potenties en waarden.	Er is aangesloten op bestaand gemeentelijk beleid of geanticipeerd op toekomstig gemeentelijk beleid dat reeds gepubliceerd is.	Nee
-----	---	---	-----

### Zienswijze 51

51	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Het plan zorgt voor meer bewoners en meer auto's. De toenemende verkeersdruk kan volgens cliënt niet goed opgevangen in het nu nog rustige gebied. Het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. De alternatieven zijn onvoldoende onderzocht om te kunnen concluderen dat het plan gewenst is.	In het MER wordt uitgebreid ingegaan op de verkeersontsluiting en het opvangen van de verkeersdruk bij een mogelijke toename tot 7 miljoen bezoeken per jaar. Verschillende alternatieven zijn onderzocht. Het voorkeursalternatief voorziet in een tweede ontsluiting waarmee het verkeer van 7 miljoen bezoeken per jaar kan worden verwerkt.	Nee
b.	Op de locatie is nu al onvoldoende parkeergelegenheid. Met de komst van deze uitbreiding neemt deze overlast alleen maar toe.	Er worden voldoende parkeervoorzieningen gerealiseerd om overlast juist te voorkomen in verband met de uitbreiding. Parkeren op eigen terrein heeft de gemeenteraad als randvoorwaarde meegegeven bij de vaststelling van het masterplan Wereld van de Efteling. Op het parkeerterrein bij de hoofdentre (P1) worden 6000 parkeerplaatsen gerealiseerd in een gebouwde parkeervoorziening. Op het westelijke gelegen parkeerterrein tussen de Doudenauweg en de Dreefseweg worden 4400 parkeerplaatsen gerealiseerd en de parkeervoorziening aan de Horst voorziet in 1800 parkeerplaatsen.	Nee
c.	De realisatie van een geoptimaliseerde verkeersvariant 2a heeft ernstige nadelige gevolgen voor het woongenot van cliënt.	De effecten van de voorkeursvariant zijn onderzocht in het MER. Onderzoek naar de verschillende omgevingsaspecten in het kader van het MER wijst uit dat voldaan kan worden aan gestelde normen en wetgeving.	Nee
d.	De uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat er geen gevaar zou bestaan voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat aan de Bernsehoef. Ieder weldenkend mens ziet dat de grootse plannen wel degelijk een enorme impact zullen hebben. Dat de gemeente dit stelselmatig blijft ontkennen ziet cliënt als teken dat commerciële belangen veel zwaarder wegen voor de gemeente	Zie antwoord op zienswijze 22c.	



	dan een goed woon- en leefklimaat voor de burgers.		
e.	Dat de gehanteerde aannames op sommige, belangrijke onderdelen niet reëel zijn, heeft tot gevolg dat de gepresenteerde plannen in strijd met artikel 3.2 van de Awb niet in alle gevallen gedragen worden door een toereikend onderzoek. Hierdoor kan er in strijd met artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening geen sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening.	Zie antwoord op zienswijze 12e.	
f.	Is er in de onderzoeken rekening gehouden met het lawaai dat verband houdt met het verkeer dat loopt via de Europalaan naar het parkeerterrein aan de Dreefseweg.	Het verkeer zal via een interne route van de hoofdingang naar het nieuwe westelijke parkeerterrein bewegen. De akoestische effecten hiervan zijn onderzocht in bijlage 14.	Nee
g.	Is er in de berekeningen rekening ten aanzien van de Bernsehoef alleen rekening gehouden met auto's of maken touringcars ook onderdeel van de berekening uit.	Zie antwoord op zienswijze 15h.	
h.	Cliënt is het niet eens dat bij de woningen aan de Bernsehoef weliswaar sprake is van een toename van het wegverkeerslawaai, maar dat er wel wordt voldaan aan de richtwaarden voor industriellawaai.	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. Aan de wettelijke normen wordt voldaan. Zie verder het antwoord op zienswijze 51c.	Nee
i.	Wanneer er onderzoek zou worden uitgevoerd op basis van juiste aannames dan zou zonder enige twijfel vast te staan dat de geldende milieunormen onder de nieuwe situatie zouden worden overtreden.	Reclamant maakt niet duidelijk welke uitgangspunten onjuist zouden zijn. Alle noodzakelijke onderzoeken zijn uitgevoerd. Door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. zijn hierop geen inhoudelijke opmerkingen gemaakt.	Nee
j.	Het bestemmingsplan leidt tot een toename van bezoekers met alle geluidsoverlast van dien. Cliënt verwacht veel geluidsoverlast te ondervinden van het plan. De extra geluidsemisatie zou beperkt zijn en de toename ten opzichte van de referentiesituatie verwaarloosbaar. Op geen enkele wijze wordt gemotiveerd waarom er sprake zou zijn van beperkte geluidsemisatie. Onduidelijk is op basis van welke toetscriteria deze conclusie getrokken wordt. Voor cliënt geldt dat een extra geluidsbelasting totaal niet als een beperkte geluidsemisatie kan worden opgevat. Onvoldoende is gemotiveerd	De aanpak en het toetsingskader zijn beschreven in bijlage 14. Het toetsingskader, waaronder de geldende richtwaarden en grenswaarden, zijn beschreven in hoofdstuk 2. De gebruikte uitgangspunten zijn beschreven in hoofdstuk 3. Uit de bespreking van de rekenresultaten in hoofdstukken 4 en 5 en uit bijlage 6 blijkt dat de ontwikkelingen mogelijk zijn zonder overschrijding van de richtwaarden bij woningen aan de Bernsehoef. Er is geen sprake van een verwaarloosbare overschrijding.	Nee

	waarom de overschrijdingen van de richtwaarden van geluid verwaarloosbaar zouden zijn.		
k.	In het kader van de MER is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het wegverkeerslawaaï. Cliënt luidt uit de resultaten van de gecumuleerde geluidsmeting af dat de geluidsbelasting te fors uitvalt. Een goede ruimtelijke ordening vergt dan ook dat de plannen in deze vorm geen doorgang kunnen vinden. Dit alles buiten het feit dat cliënt vraagtekens zet bij de validiteit van de gehanteerde aannames bij het onderzoek.	De ontwikkelingen leiden bij een deel van de onderzochte woningen tot een toename van de gecumuleerde geluidbelasting, maar vallen nog binnen de normen. Bij een ander deel van de woningen blijft de gecumuleerde geluidbelasting gelijk of neemt deze af. De stelling dat de geluidbelasting te fors uitpakt is door Reclamant niet onderbouwd. Evenmin is de stelling over de juistheid van de uitgangspunten onderbouwd. Hierdoor kunnen wij niet inhoudelijk reageren op deze stellingen.	
l.	Naar 2030 toe zullen parkeervlakken C en B (MER bladzijde 1350) komen te vervallen. In plaats daarvan zal er sprake zijn van 'gelaagd parkeren' op de parkeervlakken D en E. Dit gelaagd parkeren is nodig geacht om het vereiste aantal auto's een parkeergelegenheid te kunnen geven. Hieraan zijn echter onvermijdelijk consequenties verbonden voor de omvang van de verkeersstroken in westelijke richting. Er zijn evenwel in de MER geen berekeningen terug te vinden die de verkeersstromen onder de nieuwe situatie inzichtelijk maken. Cliënt vindt dat niet terecht.	<p>Het Eftelingverkeer wordt via twee routes vanaf de N261 naar de toegang tot de parkeerterreinen van de Efteling geleid (route via Loon op Zand alleen op de drukste dagen, 74 dagen per jaar bij 7 miljoen bezoeken). De verkeersstudie onderbouwt welke maatregelen nodig zijn om het verkeer op deze route zonder oponthoud te verwerken (uitgezonderd op 15 dagen). Parkeerterrein P-West (deelgebied E) heeft twee toegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een toegang aan de Europalaan ter plaatse van de huidige toegang tot het hoofdparkeerterrein P1 (deelgebied D). Vanaf daar rijdt het verkeer via een interne weg naar parkeerterrein P-West (deelgebied E). Deze route loopt zoveel mogelijk parallel aan de Europalaan</li> <li>- Een toegangsweg vanaf P-West parallel aan de Eftelingsestraat welke net ten oosten van de Dodenauweg aansluit op de Eftelingsestraat.</li> </ul> <p>De interne wegen moeten nog ontworpen worden. Op basis van de verkeersstudie is duidelijk dat voor de interne weg langs de Eftelingsestraat twee rijstroken volstaan. De interne weg langs de Europalaan zal waarschijnlijk twee à drie rijstroken krijgen. De openbare wegen ten westen van de huidige aansluiting van het hoofdparkeerterrein op de Europalaan hoeven dus niet te worden aangepast ten gevolge van de groei van het aantal Eftelingbezoeken. De toename op deze wegen blijft be-</p>	

		perkt (slechts 5% van het Eftelingverkeer maakt gebruik van een route in westelijke richting via de Europalaan.	
m.	Cliënt meent dat de raad bij het nemen van een definitief besluit over het ontwerpplan naast het wegverkeerslawaaï ook de luchtkwaliteit moet zien als punt van zorg en aandacht.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	
n.	Het plan biedt de mogelijkheid voor de Efteling om uit te breiden tot aan de Europalaan waaraan de wijk van cliënt gelegen is. Bij hoge gebouwen zal het mogelijk zijn om van bovenaf direct in de tuin van cliënt te kijken. Ook de inbreuk op privacy leidt tot nadelige gevolgen voor haar woongenot.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
o.	In hoofdstuk 2.2 staat vermeld dat de Efteling volgens de methodiek van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' wordt ingedeeld in milieucategorie 4.2. Daarvoor geldt een richtafstand van 300 meter tot een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 200 meter tot een gemengd gebied. Aan deze richtafstanden wordt niet voldaan. Dit heeft tot gevolg dat akoestisch onderzoek noodzakelijk is om te toetsen of de beoogde ontwikkelingen ruimtelijk inpasbaar zijn.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	
p.	In hoofdstuk 2.2 wordt vermeld dat de reguliere woningen aan de Bernsehoef zich bevinden in een gebied met een agrarische bestemming en een hoge dichtheid aan agrarische bedrijvigheid. Cliënt heeft ernstige bezwaren tegen deze classificatie omdat de woningen aan de Bernsehoef al sedert jaar en dag geen agrarische bestemming meer hebben.	Zie antwoord op zienswijze 41k.	
q.	Het bestemmingsplan leidt zonder meer tot aantasting van het Stillegebied in de Loonse en Drunense Duinen. Voor activiteiten en/of inrichtingen die een nadelige invloed hebben op de stilte in het stillegebied is een ontheffing nodig. Uit niets is gebleken dat de provincie deze ontheffing verleent heeft. Het bestemmingsplan is daarmee strijdig met de regels uit de provinciale milieuverordening.	Zie antwoord op zienswijze 12f.	
r.	Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om - naast bouwwerken van maar liefst 50 meter - nu ook gebouwen van 50 meter hoog te bouwen. Cliënt heeft na voltooiing zicht op de enorme bouwmassa van het bouwproject. Daardoor wordt het bestaande	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	

	uitzicht in ernstige mate aangetast. Dit is een grote inbreuk op de bestaande situatie en voor cliënt een onaanvaardbare beperking.		
s.	De gemeente moet volgens de wet een goede ruimtelijke ordening nastreven. Binnen de huidige erfafscheidingen en de bestaande locatie van de Efteling zijn voldoende mogelijkheden om te investeren in het park en renovaties uit te oefenen. Hiermee zijn er voldoende alternatieven om tot het gewenste resultaat te komen.	Zie antwoord op zienswijze 34c en 36b.	
t.	Cliënt is bereid om met de gemeente mee te denken over een alternatieve oplossing die het gewenste resultaat mogelijk maakt maar de verwachte problemen tegemoet komt.	Zie antwoord op zienswijze 36b.	

### Zienswijze 52

52	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Kern van het voorkeursalternatief luidt dat de toegangsweg zal gaan lopen via de Eftelingsestraat, over het terrein van cliënt. Dit heeft voor hem ernstige nadelige gevolgen voor zijn woongebouwen en zijn bedrijfsvoering (de minicamping).	Het voorkeursalternatief loopt langs de percelen van cliënt. De milieugevolgen zijn in het milieueffectrapport in beeld gebracht. Om de reclamant tegemoet te komen is het verloop van de weg aangepast waarbij deze ter hoogte van de camping achter (ten noorden van) de bestaande grondwal wordt gelegd. Op deze wijze worden mogelijke effecten weggenomen. Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 41f.	De aansluiting Eftelingsestraat – parkeerterrein richting Dodenauweg wordt ten noorden van de groenstructuur gerealiseerd.
b.	Aangezien het fundament van het thans ter inzage gelegde ontwerpplan niet afwijkt van het voorontwerp verzoekt cliënt om de eerdere inspraakreactie d.d. 14 juli 2017 in deze zienswijze als volledig herhaald en ingelast te beschouwen.	Zie antwoord op zienswijze 41b.	
c.	De uitkomsten (rapportages) daarvan luiden steeds dat er geen gevaar zou bestaan voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat aan de Bernsehoef. Dit terwijl ieder weldenkend mens kan begrijpen dat de plannen groots van opzet zijn. Cliënt vreest het voortbestaan van zijn minicamping. Het heeft er alle schijn van dat de financiële belangen die zijn gemoeid met de beoogde ontwikkeling van de Efteling, voor de gemeente veel zwaarder wegen dan een goed woon- en leefklimaat voor de burgers. Het ge-	Zie antwoord op zienswijze 12e en 36b.	

	<p>volg van deze 'sturing' is dat bij fundamentele onderdelen van het plan geen reële aannames zijn gehanteerd. Dit heeft tot gevolg dat de gepresenteerde plannen in strijd met artikel 3.2 van de Awb niet in alle gevallen worden gedragen door een toereikend onderzoek. Hierdoor is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening conform artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.</p>		
d.	<p>De beoogde wijziging van de Eftelingsestraat leidt tot een explosieve toename van het gemotoriseerde wegverkeer. Het mag duidelijk zijn dat dit ingrijpende nadelige gevolgen zal hebben voor de Bernsehoef. In het kader van de MER is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van wegverkeerslawaaï. De resultaten zijn terug te vinden in bijlage 15. Voor variant 2a komt naar voren dat voor de camping aan de Bernsehoef 9 de geluidsbelasting maximaal 49 dB zou bedragen. Cliënt trekt dit in twijfel, alleen al omdat als men de resultaten van de gecumuleerde geluidsmeting aan de Bernsehoef nauwkeurig bestudeert, meteen opvalt dat de geluidsbelasting op de verschillende meetpunten de 51 dB ruimschoots overschrijdt. In een enkele meting komt zelfs 52,38 dB als geluidsbelasting naar voren. Op basis van deze gegevens concludeert cliënt dat de geluidsbelasting te fors uitvalt.</p>	Zie antwoord op zienswijze 41d.	
e.	<p>Naar 2030 toe zullen parkeervlakken C en B (MER bladzijde 1350) komen te vervallen. In plaats daarvan zal er sprake zijn van 'gelaagd parkeren' op de parkeervlakken D en E. Dit gelaagd parkeren is nodig geacht om het vereiste aantal auto's een parkeergelegenheid te kunnen geven. Hieraan zijn echter onvermijdelijk consequenties verbonden voor de omvang van de verkeersstroken in westelijke richting. Er zijn evenwel in de MER geen berekeningen terug te vinden die de verkeersstromen onder de nieuwe situatie inzichtelijk maken. Cliënt vindt dat niet terecht.</p>	Zie antwoord op zienswijze 41e.	
f.	<p>De verharding van het onverharde deel van de Eftelingsestraat langs de mini-camping van cliënt wordt gebruikt om de verhoging van de geluidsbelasting ter hoogte van de woning van cliënt en de andere woningen op</p>	Zie antwoord op zienswijze 41f.	

	de Bernsehoef te kunnen rechtvaardigen. Daarbij wordt een verkeerssnelheid van 30 km/u in aanmerking genomen, zodat de Wet geluidhinder niet van toepassing is. De snelheden die nu op het verharde gedeelte van de Eftelingsestraat worden gereden liggen voor 95% tussen de 30 km/u en 80 km/u en dat is niet de snelheid uit het onderzoek. Cliënt verzoekt u dan ook om de geluidsbelasting opnieuw te beoordelen, maar nu gebaseerd op hogere snelheden dan 30 km/u.		
g.	Cliënt meent dat de raad bij het nemen van haar besluit niet alleen wegverkeerslawaai ook de luchtkwaliteit moet zien als een punt van zorg en aandacht.	Zie antwoord op zienswijze 41g.	
h.	Gelet op de zwakke plekken in het onderzoek concludeert cliënt dat het plan om het voorkeursalternatief te laten lopen via de Eftelingsestraat geen recht doet aan een goede ruimtelijke ordening.	Zie antwoord op zienswijze 11c.	
i.	De Efteling heeft voldoende grond ter beschikking op eigen terrein om de gewenste logistieke routes te kunnen verwezenlijken. De nieuwe route zou kunnen gaan lopen langs de Kinkenpolder naar de Eftelingsestraat, tussen Bosrijk en het Loonsche Land in, om vervolgens aan te sluiten op de Horst.	Zie antwoord op zienswijze 41i.	
j.	In hoofdstuk 2.2 staat vermeld dat de Efteling volgens de methodiek van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' wordt ingedeeld in milieucategorie 4.2. Daarvoor geldt een richtafstand van 300 meter tot een rustige woonwijk/rustig buitengebied en 200 meter tot een gemengd gebied. Aan deze richtafstanden wordt niet voldaan. Dit heeft tot gevolg dat akoestisch onderzoek noodzakelijk is om te toetsen of de beoogde ontwikkelingen ruimtelijk inpasbaar zijn.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	
k.	Cliënt betwist of de onderzoekers zijn uitgegaan van de juiste aannames bij het berekenen van de verkeersgeneratie voor het westelijk gelegen parkeerterrein. Client komt tot andere berekeningen.	Zie antwoord op zienswijze 41l.	
l.	De onderzoekers merken op dat de plansituatie niet voorziet in de introductie van nieuwe evenementenlocaties of incidentele bedrijfssituaties. Cliënt verbaast zich daar enorm over. Im-	Zie antwoord op zienswijze 41m.	

	<p>mers het is bekend dat diverse evenementen en attracties aan de noordzijde van zijn locatie komen. In bijlage 14 staat dat stemgeluid voor de berekening van het maximale geluidsniveau niet hoeft te worden meegenomen. Dit omdat de onderzoekers de aanname introduceren dat er 'met name slechts overdekte attracties komen. Deze aanname klopt niet omdat de locatie nu eenmaal onoverdekt is. Cliënt stelt daarom dat het inrichtingslawaai is gebaseerd op uitgangspunten waaraan ten minste een belangrijke, onjuiste aanname ten grondslag is gelegd.</p>		
m.	<p>In hoofdstuk 2.2 wordt vermeld dat de reguliere woningen aan de Bernsehoef zich bevinden in een gebied met een agrarische bestemming en een hoge dichtheid aan agrarische bedrijvigheid. Cliënt heeft ernstige bezwaren tegen deze classificatie omdat de woningen aan de Bernsehoef al sedert jaar en dag geen agrarische bestemming meer hebben. Ook de aanduiding bedrijfswoning vindt cliënt onterecht omdat de Efteling nooit zou toestaan dat zijn mini-camping zou kunnen uitgroeien tot een normale, commerciële camping, met een capaciteit van 200-300 plaatsen.</p>	Zie antwoord op zienswijze 41k.	
n.	<p>De onderzoekers gaan er vanuit dat de rijsnelheid van personenauto's op het parkeerterrein gemiddeld 10 km/u bedraagt. In de praktijk liggen deze snelheden beduidend hoger door de lange afstanden die de auto's moeten overbruggen. Hierdoor wordt er beduidend meer geluid geproduceerd dan de onderzoekers aannemen.</p>	Zie antwoord op zienswijze 41n.	
o.	<p>Cliënt vraagt zich af of en zo ja op welke wijze touringcars zijn meegenomen naar het nieuwe parkeerterrein. Welke invloed hebben deze op de Bernsehoef.</p>	Zie antwoord op zienswijze 15h.	
p.	<p>Het onderzoek naar het inrichtingslawaai is uitgevoerd door verschillende varianten te vergelijken met de 'referentiesituatie'. Wat echter opvalt bij nauwkeurige lezing van de pagina's 9-10 van bijlage 14 is dat de onderzoekers de onderliggende gegevens hebben bijgesteld. Dit is in een aantal gevallen op zijn minst genomen een omstreden handeling. Client zet vraagtekens bij het volledig ontbreken van de</p>	Zie antwoord op zienswijze 41p.	

	<p>woning aan Bernsehoef 9a bij de invoergegevens. Voor de vergunningsaanvraag is een tweedeling gemaakt in muziekbronnen en bronnen zonder geluid. Deze twee bronnen zijn in het onderzoek samengevoegd. Het bronvermogen van rijdende auto's op een parkeerterrein is verlaagd van 90 dB(A) naar 89 dB(A). Client merkt echter op dat de onderzoekers hebben miskend dat de auto's rijden op een half verharde ondergrond. Verhoging van het bronvermogen ligt daarom in de rede. De vermelde punten, alsmede de verwachte, autonome toename van verkeer in de toekomst leiden tot de conclusie dat de cumulatie van geluid op de Bernsehoef op een verkeerde manier berekend.</p>		
q.	<p>Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan vormt een trendbreuk met het bestemmingsplan uit de jaren 90. Dat bestemmingsplan vormden de weerslag van afspraken tussen bewoners van de Bernsehoef, De Efteling en de gemeente. In het huidige ontwerpplan worden deze gebieden totaal anders ingevuld. Het gevolg is dat in de directe omgeving van cliënt een geheel ander beeld ontstaat. Het mag duidelijk zijn dat dit voor cliënt volstrekt onacceptabel is. Dit alles buiten het feit dat eerder gemaakte afspraken nu plotseling eenzijdig ongedaan worden gemaakt.</p>	Zie antwoord op zienswijze 41q.	
r.	<p>Het ontwerpplan voorziet in het bestemming van een camperplaats op 400 meter van de percelen van cliënt. Client heeft ernstige bezwaren hiertegen. Dit heeft te maken dat in het verleden slechte ervaringen zijn opgedaan met het gebruik van het beoogde perceel. De beoogde ontwikkeling heeft een negatief effect op de woon- en leefomgeving. Bijkomend nadeel is dat de verkeersstromen op de Bernsehoef toenemen. Cliënt vindt dat de gemeente er verstandig aan doet om serieus naar alternatieven te kijken. Client stelt voor om daarvoor terug te vallen op de locatie aan de westzijde van het golfterrein. Deze standplaats voor campers kan dan worden geïntegreerd met het daar te vestigen vakantiepark.</p>	Zie antwoord op zienswijze 41r.	
s.	<p>De plannen voorzien erin dat er bos zal worden weggehaald. Cliënt vindt dat</p>	Zie antwoord op zienswijze 36g.	



	het verlies aan 'bebassing' in zijn directe omgeving zou moeten worden gecompenseerd. Financiële compensatie is voor cliënt geen optie.		
t.	Het perceel Bernsehoef 6 heeft in het ontwerp bestemmingsplan een bestemming Maatschappelijk gekregen. Cliënt vindt dat de locatie een concretere omschrijving van de bestemming op zijn plaats is.	Zie antwoord op zienswijze 41t.	
u.	Ten aanzien van Bernsehoef 1 merkt cliënt op dat het hem niet duidelijk is waarom deze burgerwoning volledig als huiskavel is ingevuld. Thans valt deze woning onder het bestemmingsplan 'Herziening Buitengebied 2015'. Daarbij geldt op grond van artikel 3.7.9 van de huidige planregels dat omzetting van agrarische bedrijfswoning naar een 'woning' is toegestaan, maar alleen als aan een aantal nader omschreven voorwaarden wordt voldaan. Zo is omzetting alleen mogelijk indien het aantal m2 wonen maximaal 1.500 bedraagt. Door de Bernsehoef 1 zonder meer te bestemmen als huiskavel wordt de huidige norm van maximaal 1.500 m <sup>2</sup> wonen om onduidelijke redenen plotseling los gelaten. Client kan dat niet plaatsen. Te meer omdat andere omwonenden wel onverkort worden gehouden aan deze norm.	Zie antwoord op zienswijze 41u.	
v.	Het is geen goede zaak dat de gemeente constructieve suggesties van bewoners zo maar ter zijde stelt omdat een zodanige manier van handelen de totstandkoming van een goede ruimtelijke ordening ernstig bemoeilijkt. Cliënt deelt daarom in zijn zienswijze een alternatieve voor het voorkeursalternatief. Dit komt neer op het doortrekken van de weg langs de Kinkenpolder aan de rand van het bos naar de Eftelingsestraat tussen Bosrijk en het Loonsche Land en vervolgens aansluiten op de Horst.	Zie antwoord op zienswijze 41v.	
w.	De Efteling moet goed in staat zijn om op eigen terrein de logistieke parkeerroutes te verwezenlijken zonder de gemeenschap te belasten. Het gebruik van de vloeivelden als extra parkeerterrein ziet cliënt nog steeds als de beste oplossing. Als dit niet haalbaar zou blijken te zijn dan zou de gemeente serieus kunnen overwegen om een parkeergarage te realiseren langs de Horst.	Zie antwoord op zienswijze 10c en 36e.	

x.	Blijft de gemeente vasthouden aan het realiseren van een toegangsweg dan zou deze aan de noordzijde van de geluidswal (groenstrook) moeten komen te liggen. Dit om de afscherming van de camping van cliënt mogelijk te maken.	Zie antwoord op zienswijze 41x.	
----	--	---------------------------------	--

### Zienswijze 53

53	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Cliënt verzet zich tegen de omvangrijke plannen aangezien zijn goede woon- en leefklimaat steeds verder wordt ingeperkt en aangetast. Cliënt zal ongewenst geconfronteerd worden met forse bebouwings- en (recreatieve)gebruiksmogelijkheden en een toename van het verkeer. Cliënt beschouwt de plannen dan ook als te omvangrijk en buitenproportioneel. Cliënt wordt onevenredig in zijn belangen geschaad.	Zie antwoord op zienswijze 42w.	
b.	De wenselijkheid van de buitenproportionele uitbreiding van de activiteiten van de Efteling en de voorziene bezoekersaantallen worden gemakshalve maar aangenomen. Dit zonder verifieerbare rekenkundige onderbouwing. Het nut en noodzaak ontbreekt. Daarnaast wordt wat betreft de geprognosticeerde bezoekersaantallen niet uitgegaan van een worstcasescenario, al wordt die indruk wel gewekt. Gezien vanuit het oogpunt van de zorgvuldigheid dient daarvan wel uitgegaan te worden. Parkeerbehoefte, verkeersbewegingen, geluidsniveaus en de overige (milieu)overlast zijn gebaseerd op het aantal bezoekers. Het bestemmingsplan, het MER en de daarbij behorende onderzoeken schieten daarin te kort en zijn als onzorgvuldig aan te merken.	Zie antwoord op zienswijze 11c en 36a.	
c.	Cliënt geeft aan dat het aantal verkeersbewegingen van en naar de (parkeerplaatsen van de) Efteling langs zijn perceel fors toeneemt en zorgt voor een ernstige aantasting van zijn leefomgeving. Dat resulteert in geluids- en stankoverlast en heeft tevens een sterk negatief effect op de luchtkwaliteit. Daaraan is in zowel MER als bestemmingsplan onvoldoende aandacht geschonken. Zo ontbreekt een specifieke verantwoording ten aanzien van	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd bij eerstelijns woningen die representatief zijn voor woningen in de directe omgeving. Dit betekent inderdaad dat niet elke woning afzonderlijk vindbaar is in de rapportage. De geluidbelasting van een niet genoemde woning is maximaal gelijk aan of lager dan de geluidbelasting van de eerstelijns woning. Reclamant maakt niet duidelijk waarom er onvoldoende aandacht zou	Nee

	de woning en het perceel van cliënt. Hierdoor is het niet inzichtelijk wat de geluidsbelasting op en in de woning van cliënt zal zijn.	zijn besteed aan geluid. Ten aanzien van luchtkwaliteit zijn toetspunten geplaatst langs de maatgevende weg Eftelingsestraat. Ter plaatse wordt ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voldaan. Omdat direct langs deze weg aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van Bernsehoef 9A het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de weg ligt.	
d.	Cliënt plaats vraagtekens bij de beantwoording van inspraakreacties ten aanzien van de verkeerssituatie nabij de Bernsehoef. Allereerst zal er sprake zijn van een vrij toegankelijke wegenstructuur en zal het voor het verkeer mogelijk zijn om de Bernsehoef als (sluip)route te gebruiken. Bij filevorming zal het verkeer de Bernsehoef als alternatieve route gebruiken. Daarmee is in de plannen geen rekening gehouden. Het is niet duidelijk gegarandeerd of geborgd dat de Bernsehoef niet belast gaat worden.	De wegen rond Bernsehoef zijn niet geschikt voor de ontsluiting van de Efteling. In de reguliere bedrijfsvoering van de Efteling wordt er geen gebruik gemaakt van een ontsluitingsroute over onder andere de Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven. De hoofdontsluiting voert via de Europalaan. Op de drukste dagen (74 dagen per jaar bij 7 miljoen bezoeken) wordt een route vanaf de aansluiting Loon op Zand via de Heideweg, Horst en Eftelingsestraat bijgeschakeld. De verkeersafwikkeling van Efteling verbetert ten opzichte van de huidige situatie door een tal van maatregelen. Zo daalt de kans op oponthoud als gevolg van het Eftelingverkeer van 104 dagen in de huidige situatie naar 15 in de eindsituatie dat de Efteling 7 miljoen bezoeken ontvangt. Omdat de verkeersafwikkeling ondanks de groei van het Eftelingverkeer verbetert is het niet aannemelijk dat sluipverkeer zal optreden op de wegen rond Bernsehoef. Om gebruik van de wegen rond Bernsehoef door Eftelingverkeer te voorkomen wordt het Eftelingverkeer vanaf de N261 rechtstreeks naar de parkeerterreinen geleid, waarbij de mogelijkheid tot verkeersuitwisseling met andere wegen zo veel mogelijk wordt voorkomen. Om die reden wordt bijvoorbeeld het verkeer vanaf de Eftelingsestraat via een eigen interne weg naar parkeerterrein P-West gevoerd zonder daarbij een afslagmogelijkheid naar de Dodenauweg/ Bernsehoef te bieden.	Nee
e.	In de beantwoording van de inspraak wordt gezegd dat er geen uitwisseling plaatsvindt tussen de Bernsehoef en de interne ontsluitingsstructuur naar	Zie antwoord op zienswijze 53d. De Eftelingsestraat leidt naar het parkeerterrein P-West. Er is geen afslagmogelijkheid naar de Dodenauweg/	Nee

	de Dreefseweg. Echter in het ontwerpbestemmingsplan wordt bevestigd dat de Eftelingsestraat een verkeersontsluitende werking heeft. Dit is strijdig met elkaar.	Bernsehoef (behoudens een afgesloten calamiteitendoorgang).	
f.	In de planregels dient wanneer de plannen doorgang vinden geborgd te worden dat er daadwerkelijk geen bestemmingsverkeer van en naar de Efteling gebruik kan maken van de Bernsehoef. Dat ontbreekt vooralsnog en dat valt als onzorgvuldig aan te merken. Er wordt daarmee geen rekening gehouden met de gerechtvaardigde belangen van cliënt.	Zie antwoord op zienswijze 53d.	
g.	Ten opzichte van het VOBP omvat het OBP een beperkter plangebied. Er zijn percelen weggelaten. Voor cliënt is onduidelijk welke planologische ontwikkeling met deze gronden is beoogd. Het bestemmingsplan verschaft daarin geen duidelijkheid, hetgeen als onzorgvuldig valt aan te merken.	Voor deze percelen blijven de vigerende bestemmingsplannen van kracht. Gebruik dient overeenkomstig plaats te vinden. Hier zijn geen planologische ontwikkelingen voorzien.	Nee
h.	De percelen rondom de woonlocatie van cliënt worden planologisch met de recreatieve bestemming belegd. De planologische invulling daarvan is echter te ruim, te algemeen en niet per locatie gespecificeerd. De ruimtelijke impact kan daarmee niet zorgvuldig beoordeeld worden.	De percelen aan de overzijde van de Eftelingsestraat met de bestemming Recreatie – Dagrecreatie zijn concreet uitgewerkt in die zin dat een bebouwingspercentage, maximale hoogten en de bouwvlakken zijn vastgelegd. Tussen de woning van reclamant en de genoemde percelen wordt zorg gedragen voor een goede landschappelijke inpassing. Overigens had een deel van dit perceel reeds de functie Recreatie – Dagrecreatie in het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030. Het perceel aan de westzijde van de Bernsehoef (op circa 150 m afstand gelegen van reclamant) waar Verblijfsrecreatie is voorzien wordt eveneens landschappelijk ingepast. Ook daar zijn bebouwingspercentage, maximale hoogten en de bouwvlakken vastgelegd. De overige percelen, aan de oosten zuidzijde, kennen geen recreatieve bestemming. De ruimtelijke impact van de ontwikkelingen is hierdoor ook op een zorgvuldige wijze te beoordelen. Hetgeen ook heeft plaatsgevonden.  Verder wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 10e.	Nee
i.	Bij een maximale invulling van de planologische mogelijkheden worden zo ongeveer alle percelen in de buurt bij cliënt beschikbaar gesteld ten behoeve	Zie antwoord op zienswijze 53h.	

	<p>van recreatie. Op deze percelen zijn zeer forse en ruime bebouwings- en gebruiksmogelijkheden toegestaan. Een en ander dient fors ingeperkt te worden en de plannen zoals die thans zijn vormgegeven dienen gereduceerd te worden waarbij recht wordt gedaan aan het karakter en landschappelijke uitstraling van het gebied.</p>		
j.	<p>Ondergetekende heeft geen reactie ontvangen op de namens cliënt ingediende inspraakreactie. Dat is onzorgvuldig. Namens cliënt verzoek ik ondergetekende als gemachtigde op de hoogte gehouden te worden.</p>	<p>Volgens onze administratie is er wel een antwoord verstuurd op de ingediende inspraakreactie. Wij betreuren het dat deze kennelijk niet is aangekomen. Alle indieners van een zienswijzen ontvangen van de gemeente ook een reactie hierop. Ook beschrijven we daarin het vervolgtraject van het bestemmingsplan.</p>	Nee
k.	<p>In het verkeersonderzoek wordt gerekend met een gemiddelde bezetting van 4,21 personen in een auto. Dat is een toename van 22% ten opzichte van de 3,45 personen waarmee de Efteling in het verleden rekende.</p>	<p>Afgerond zitten er gemiddeld 3,8 personen in één auto die naar de Efteling komt. Uit gastonderzoek is bekend dat 91% van alle bezoekers met de auto komt. De overige 9% komt met openbaar vervoer (5%), (brom)fiets (1%), touringcar (1%) en overige vervoersmiddelen (2%). Om de berekening makkelijker te kunnen maken is gerekend met een kental dat het totaal aantal gasten, ook al zitten daar mensen bij die met de fiets of het OV komen, (met uitzondering van verblijfs-gasten) direct koppelt aan het totaal aantal auto's Dit is berekend met behulp van een combinatie van lussen in de weg, slagboombewegingen en parkeerticketverkoop. Op deze manier is berekend hoeveel gasten er in het park zijn per auto. Dit komt neer op 4,21 bezoekers. Dat dit hoger is dan de gemiddelde auto-bezetting komt dus omdat ook de fietsers en mensen die met OV zijn gekomen meegerekend worden in dit kental.</p>	Nee
l.	<p>De 700 parkeerplaatsen met gemiddeld 3 verkeersbewegingen voor eigen personeel, waarin meestal een persoon zit, vergeten we om aan de normen te voldoen.</p>	<p>De omvang van het verkeer dat geneerd wordt door personeel is door middel van verkeerstellingen inzichtelijk gemaakt. Dit aantal verkeersbewegingen is in verhouding tot de groei van het aantal bezoeken vervolgens geëxtrapoleerd. In de rapportage van verkeersstudie is dat verantwoord. Al het verkeer dat de Efteling genereert is dus meegenomen, ook het bevoorradende verkeer en het bouwverkeer (tijdens de verkeerstellingen werd gebouwd aan De Baron).</p>	Nee

m.	Het gelaagd parkeren op D en E vind ik niet terug in de berekeningen van geluid. Men geeft dit wel aan in mogelijkheden maar doet er niks mee.	Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om op de parkeervoorzieningen nabij de hoofdentree en langs de Horst gestapeld te parkeren. Voor de parkeervoorziening tussen de Dordenaauweg en de Dreefseweg geldt dit niet.	Nee
n.	Het gehucht Bernsehoef is al lange tijd en rustig buitengebied dat valt in milieucategorie 4.2. Hiervoor geldt een richtafstand van 300 meter. Hieraan wordt niet voldaan.	Zie antwoord op zienswijze 2d.	
o.	De Bernsehoef krijgt onterecht een stempel opgelegd als agrarische bestemming en een hoge dichtheid aan agrarische bedrijvigheid. De wijziging van de bestemming van de woning aan de Bernsehoef 6 naar maatschappelijk wijst erop dat de gemeente de enclave niet langer ziet als agrarisch. Hierdoor is cliënt van mening dat bij het berekenen de richtwaarde voor een rustig buitengebied van toepassing is.	Zie antwoord op zienswijze 41t en 41k.	
p.	Door het onverharde deel van de Eftelingestraat te verharderen heeft men een reden gevonden om de geluidsbelasting op mijn woning en andere woningen op de Bernsehoef te verhogen. Daarbij wordt uitgegaan van 30 km/u zodat zij geen zone hoeven toe te passen. De wekelijkse snelheden liggen veel hoger.	Zie antwoord op zienswijze 41f.	
q.	De werkelijke snelheden op de parkeerterreinen liggen beduidend hoger dan 10 km/u waarmee gerekend wordt. Alcedo rekende met 20 km/u.	Zie antwoord op zienswijze 41n. Verder: Alcedo gebruikte in het voorgaande onderzoek rijsnelheden van 10 tot 30 km/h, maar paste daarbij het bronvermogeniveau van de voertuigen niet aan. Op die wijze heeft een hogere snelheid alleen een kortere verblijftijd van het voertuig en daarmee een lagere geluidemissie tot gevolg. Door in het huidige onderzoek uit te gaan van een snelheid van 10 km/h voor het gehele traject, wordt een hogere geluidemissie berekend dan in het voorgaande onderzoek van Alcedo.	Nee
r.	De Efteling heeft voldoende grond ter beschikking om op eigen terrein de logistieke routes te realiseren.	Zie antwoord op zienswijze 41i.	
s.	Ik mis in de geluidsberekeningen de touringcars die over het voorkeursalternatief naar het nieuwe parkeerterrein aan de Dreefseweg rijden.	Zie antwoord op zienswijze 15h.	
t.	Muziektoeslag dient meegenomen te worden in de geluidsberekening.	Voor de uitbreiding van het attractiepark is het uitgangspunt dat de ge-	In het bestemmingsplan is een voor-

		<p>luidsemisatie geen herkenbaar muziek-karakter heeft bij de te beoordelen woningen. Muziektoeslag kan daarom achterwege blijven.</p> <p>In de vergunning zijn regels gesteld aan hoorbaar en herkenbaar muziek-geluid. Deze normen zijn middels een voorwaardelijke verplichting aan het bestemmingsplan gekoppeld.</p>	<p>waardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geuid.</p>
u.	<p>Het bronvermogen is verlaagd terwijl de auto's op een halfverharde ondergrond rijden.</p>	<p>De rijbanen van parkeerterreinen zullen bestaan uit volledige verharding.</p>	<p>Nee</p>
v.	<p>Voor de verkeersgeneratie op de Eftelingsestraat worden verschillende getallen genoemd. Client heeft hieraan ook zelf gerekend en komt beduidend hoger uit. Mede ook omdat verschillende verkeersstromen in zijn ogen vergeten zijn.</p>	<p>Kaatsheuvel West wordt in het verkeersalternatief niet ontsloten via de Eftelingsestraat over het deel Horst-Dodenauweg. Tussen dit deel van de Eftelingsestraat en de Dodenaauweg/Bernsehoef is geen verkeersuitwisseling mogelijk (er is alleen een calamiteitendoorgang).</p> <p>Met betrekking tot sluipverkeer via Duiksehoef: daarop is hierboven al uitgebreid toegelicht dat sluipverkeer niet aan de orde is omdat de verkeersafwikkeling beter gewaarborgd is dan in de huidige situatie.</p>	<p>Nee</p>
w.	<p>De gebieden rondom de Bernsehoef worden anders ingevuld dan in de jaren '90. Voor deze plannen is destijds door de bewoners van de Bernsehoef goedkeuring verleend. Echter nu krijgen wij aan de noordkant de achterzijde van fabriekshallen te zien die een hoogte krijgen van 25 tot maximaal 30 meter. Dat is geheel iets anders en onacceptabel.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 10e.</p>	
x.	<p>Verwijderen van bos dient in directe omgeving gecompenseerd te worden. Er ligt voldoende grond van de Efteling. Het compenseren in geld en handje klap met Natuurmonumenten is geen optie.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 36g.</p>	
y.	<p>Het is opvallend dat de burgerwoning aan de Bernsehoef 1 volledig als huis-kavel is ingekleurd en niet hoeft te voldoen aan geldende regels.</p>	<p>Het perceel Bernsehoef 1 maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030. Het perceel Bernsehoef 1a was in het bestemmingsplan Wereld van de Efteling uit 2013 al voorzien van de woonbestemming. Deze bestemming is overgenomen in voorliggend bestemmingsplan.</p>	<p>Nee</p>
z.	<p>De maatschappelijke bestemming van Bernsehoef 6 is te ruim en dient concreter bestemd te worden.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 41t.</p>	

### 3.3.7 Zienswijzen Duiksehoef Loon op Zand

#### Zienswijze 54

54	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Wat betreft de ontsluitingsweg beschreven in het ontwerpbestemmingsplan en MER rapport, is het tracé 2a net ten zuiden van de Eftelingsestraat de meest gunstige variant voor de bewoners van de Duiksehoef. Alle andere varianten zijn absoluut onaanvaardbaar i.v.m. het prachtige natuurgebied wat aan ons perceel grenst, dat zijn waarde dient te behouden.	In het bestemmingsplan is het voorkeursalternatief (geoptimaliseerde variant 2a) opgenomen.	
b.	De zones rondom de Eftelingsestraat baren zorgen. Het gaat hierbij om de middelste zone Verblijfsrecreatie in het groen, gelegen rondom de Eftelingsestraat en extensieve zone. Aan hoeveel verblijfsaccommodaties moet je denken bij een "breed scala" en wordt de extensieve zone hiervoor ook gebruikt? De extensieve zone grenst aan het perceel Duiksehoef 10 en nadere toelichting over de vorm van recreatie die hier plaats zou moeten vinden zou gewenst zijn.	Binnen de bestemmingen Recreatie-Verblijfsrecreatie, Recreatie-Dagrecreatie en Recreatie-Sport is het mogelijk om verblijfsaccommodaties te realiseren. Per specifiek bestemmingsvlak zijn op de verbeelding voor de bestemmingen Recreatie-Verblijfsrecreatie en Recreatie-Dagrecreatie maximum percentages opgenomen ten aanzien van bebouwd oppervlak. Voor de bestemming Recreatie-Sport is dit gemaximaliseerd op 7.500 m <sup>2</sup> . In totaliteit mag de Efteling tot 2030 nog 2.800 bedden realiseren. Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 10e.	De planregels en verbeelding zijn op dit onderdeel aangepast. Daarnaast is een beeldkwaliteitsplan aan het bestemmingsplan toegevoegd.
c.	Het realiseren van extra verblijfsaccommodaties of andere vormen van extensieve recreatie in deze zone mogen niet plaatsvinden.	Het bestemmingsplan is zodanig aangepast dat in de zuidelijk gelegen zone (extensieve recreatie) geen verblijfsrecreatie is toegestaan, behoudens het gedeelte van het Efteling Golfpark binnen de verblijfsrecreatie in het groen.	Het bestemmingsplan is zodanig aangepast dat in de zuidelijk gelegen zone (extensieve recreatie) geen verblijfsrecreatie is toegestaan.
d.	Momenteel is het een prachtig waardevol landschap en elke vorm van recreatie die nog wordt gerealiseerd in deze extensieve zone tast het landschapsgezicht verder aan. Daarom behoort dit gebied zijn waarde te behouden. Elke vorm van recreatie doet afbreuk aan dit karakteristiek landschap.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

#### Zienswijze 55

55	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	In 2016 werd met het Masterplan WvdE2030 rekening gehouden met een bezoekersaantal van 5,05 miljoen in 2020. In 2017 heeft de Efteling al 5,2 miljoen bezoekers gehad. Dit betekent	Zie antwoord op zienswijze 13a.	



	dat de uitgangspunten van de MER nu al achterhaald zijn. De gemeenteraad zou op basis van deze verkeerde aannames niet een beslissing moeten nemen met zulke verstrekkende gevolgen voor de gehele omgeving van de Efteling		
b.	Tegen de varianten die op korte afstand van de woning c.q. bedrijfslocatie geprojecteerd zullen ons als zodanig verzetten, al is dat nu niet aan de orde.	Alleen de voorkeursvariant is juridisch-planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan.	Nee
c.	Desalniettemin zijn wij van mening, afgezien van de geoptimaliseerde variant 2a dat de totale ontwikkeling en vooral de verkeersinvloeden / -afwikkeling voor het verkeer over de Duiksehoef c.q. het totale gebied tot ernstige stagnatie zal leiden. De lokale ontsluitingswegen zullen ook - zoals thans gebruikelijk is - in de toekomst gebruikt blijven worden als alternatieve routes voor verkeer van en naar de Efteling.	Een uitgebreide verkeersstudie onderbouwt dat de verkeersafwikkeling gewaarborgd is voor zowel het regionale, lokale als Eftelingverkeer. De maatregelen waarvan het plan uitgaat waarborgen dit. Het optreden van stagnatie op de toegangswegen naar de Efteling is dus niet langer reden voor verkeer van/naar de Efteling om een andere route te kiezen dan de routes die het meest rechtstreeks en snel zijn en daartoe zijn ingericht. Van belang is daarbij dat deze ontsluitingsroutes voor het Eftelingverkeer dusdanig zijn gepland dat dit verkeer niet zonder meer gebruik kan maken van het rond de Efteling gelegen wegennet. De toegangsroutes van/naar de Efteling zijn zoveel mogelijk losgekoppeld van het omliggende wegennet. De route naar het nieuwe parkeerterrein P-West wordt daarom bijvoorbeeld via een interne verkeersstructuur aangereden. Zie verder ook het antwoord op zienswijze 8f.	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van het tijdig aanpassen van de infrastructuur.
d.	Hoe is rekening gehouden met het vergroten van het aantal slaappleatsen c.q. de toename van de verblijfsmogelijkheden? Met name op de zogenaamde 'wisselmomenten', waarbij een topdrukke van aankomend - en vertrekkend verkeer te verwachten is, kan leiden - met verwijzing naar andere parken/ situaties - tot forse knelpunten en verkeersopstoppingen. Verzocht wordt om in het plan dusdanige verkeersmaatregelen op te nemen, rondom en in nabijheid van de Efteling c.q. onderhavig plangebied op te nemen dat dit geenszins kan leiden tot ontwrichting van het plangebied dan wel tot onevenredige belemmering qua logistiek in relatie tot onze bedrijfsactiviteiten / -voering.	Het verkeer van/naar de verblijfsrecreatie is in de verkeersstudie meegenomen. In de capaciteitsberekeningen is uitgegaan van de omvang van het verkeer van/naar de verblijfsrecreatie op wisseldagen (op niet-wisseldagen genereert de verblijfsrecreatie immers nauwelijks verkeer omdat de gasten dan (lopend) naar het attractiepark gaan. De verkeersstudie toont aan dat de verkeersafwikkeling voldoende is gewaarborgd. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat belanghebbende in zijn/haar bedrijfsvoering wordt gehinderd.	Nee

e.	In het algemeen worden te weinig harde voorwaarden c.q. voorwaardelijke verplichtingen gezien. Er is weliswaar een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het nemen van maatregelen in relatie tot de inrichting van de Dodenauweg, maar niet voor de inrichting van andere wegen. Ook voor andere wegen is het borgen van de veiligheid en doorstroming voor de diverse soorten weggebruikers van belang.	Voor zover niet op dit moment al uitwerking plaatsvindt van de infrastructuur zijn er diverse voorwaardelijke verplichtingen toegevoegd aan het bestemmingsplan. Aan het verzoek van reclamant wordt tegemoet gekomen.	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van het tijdig aanpassen van de infrastructuur.
f.	Ook op andere aspecten, bijvoorbeeld aanleg van groenstroken, afwijken van bouwhoogten, algemene afwijkingbevoegdheden zijn wij van mening dat er voorwaarden dienen te worden gesteld, zodat zeker is dat de uitwerking van diverse plannen ook daadwerkelijk plaatsvindt en ook handhaafbaar is	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
g.	In het MER wordt gesteld dat de gebieden Duiksehoef en Bernsehoef als een industrieel karakter zijn aan te merken. Dit absoluut onjuist. Er is sprake van een - met in achtneming van de VNG Brochure Bedrijven en milieuzonering - (rustig) landelijk gebied. Qua uitgangspunten, milieuzonering en dergelijke behoort met dit gebiedstype rekening te worden gehouden.	Dat de omgeving van de woningen voor een groot deel uit agrarische bestemmingen bestaat blijkt uit het bestemmingsplan voor het buitengebied. Gezien het karakter van de omgeving is het omgevingstype 'gemengd gebied' het meest passend. Dit omgevingstype is gebruikt voor de beoordeling.	Nee
h.	Eveneens is de mening dat ongeacht de rapporten / onderzoeken, er sprake is van een onevenredige aantasting van landschaps- en natuurwaarden c.q. invloeden op het woon - en leefklimaat aangaande luchtkwaliteit / fijnstof, geluid en andere milieu- en omgevingsfactoren.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	

### Zienswijze 56

56	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	In 2016 werd met het Masterplan WvdE2030 rekening gehouden met een bezoekersaantal van 5,05 miljoen in 2020. In 2017 heeft de Efteling al 5,2 miljoen bezoekers gehad. Dit betekent dat de uitgangspunten van de MER nu al achterhaald zijn. De gemeenteraad zou op basis van deze verkeerde aannames niet een beslissing moeten nemen met zulke verstreckende gevolgen voor de gehele omgeving van de Efteling	Zie antwoord op zienswijze 13a.	

b.	Tegen de varianten die op korte afstand van de woning c.q. bedrijfslocatie geprojecteerd zullen ons als zodanig verzetten, al is dat nu niet aan de orde.	Zie antwoord op zienswijze 55b.	
c.	Desalniettemin zijn wij van mening, afgezien van de geoptimaliseerde variant 2a dat de totale ontwikkeling en vooral de verkeersinvloeden / -afwikkeling voor het verkeer over de Duiksehoef c.q. het totale gebied tot ernstige stagnatie zal leiden. De lokale ontsluitingswegen zullen ook - zoals thans gebruikelijk is - in de toekomst gebruikt blijven worden als alternatieve routes voor verkeer van en naar de Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 55c.	
d.	Hoe is rekening gehouden met het vergroten van het aantal slaappleatsen c.q. de toename van de verblijfsmogelijkheden? Met name op de zogenaamde 'wisselmomenten', waarbij een topdrukte van aankomend - en vertrekkend verkeer te verwachten is, kan leiden - met verwijzing naar andere parken/ situaties - tot forse knelpunten en verkeersopstoppingen. Verzocht wordt om in het plan dusdanige verkeersmaatregelen op te nemen, rondom en in nabijheid van de Efteling c.q. onderhavig plangebied op te nemen dat dit geenszins kan leiden tot ontwrichting van het plangebied dan wel tot onevenredige belemmering qua logistiek in relatie tot onze bedrijfsactiviteiten / -voering.	Zie antwoord op zienswijze 55d.	
e.	In het algemeen worden te weinig harde voorwaarden c.q. voorwaardelijke verplichtingen gezien. Er is weliswaar een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het nemen van maatregelen in relatie tot de inrichting van de Dodenauweg, maar niet voor de inrichting van andere wegen. Ook voor andere wegen is het borgen van de veiligheid en doorstroming voor de diverse soorten weggebruikers van belang.	Zie antwoord op zienswijze 55e.	
f.	Ook op andere aspecten, bijvoorbeeld aanleg van groenstroken, afwijken van bouwhoogten, algemene afwijkingbevoegdheden zijn wij van mening dat er voorwaarden dienen te worden gesteld, zodat zeker is dat de uitwerking van diverse plannen ook daadwerkelijk plaatsvindt en ook handhaafbaar is.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

g.	In het MER wordt gesteld dat de gebieden Duiksehoef en Bernsehoef als een industrieel karakter zijn aan te merken. Dit absoluut onjuist. Er is sprake van een - met in achtneming van de VNG Brochure Bedrijven en milieuzonering - (rustig) landelijk gebied. Qua uitgangspunten, milieuzonering en dergelijke behoort met dit gebiedstype rekening te worden gehouden.	Zie antwoord op zienswijze 55g.	
h.	Eveneens is de mening dat ongeacht de rapporten / onderzoeken, er sprake is van een onevenredige aantasting van landschaps- en natuurwaarden c.q. invloeden op het woon - en leefklimaat aangaande luchtkwaliteit / fijnstof, geluid en andere milieu- en omgevingsfactoren.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	

### Zienswijze 57

57	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	In 2016 werd met het Masterplan WvdE2030 rekening gehouden met een bezoekersaantal van 5,05 miljoen in 2020. In 2017 heeft de Efteling al 5,2 miljoen bezoekers gehad. Dit betekent dat de uitgangspunten van de MER nu al achterhaald zijn. De gemeenteraad zou op basis van deze verkeerde aannames niet een beslissing moeten nemen met zulke verstrekkende gevolgen voor de gehele omgeving van de Efteling	Zie antwoord op zienswijze 13a.	
b.	Tegen de varianten die op korte afstand van de woning c.q. bedrijfslocatie geprojecteerd zullen ons als zodanig verzetten, al is dat nu niet aan de orde.	Zie antwoord op zienswijze 55b.	
c.	Desalniettemin zijn wij van mening, afgezien van de geoptimaliseerde variant 2a dat de totale ontwikkeling en vooral de verkeersinvloeden / -afwikkeling voor het verkeer over de Duiksehoef c.q. het totale gebied tot ernstige stagnatie zal leiden. De lokale ontsluitingswegen zullen ook - zoals thans gebruikelijk is - in de toekomst gebruikt blijven worden als alternatieve routes voor verkeer van en naar de Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 55c.	
d.	Hoe is rekening gehouden met het vergroten van het aantal slaapplekken c.q. de toename van de verblijfsmogelijkheden? Met name op de zogenaamde 'wisselmomenten', waarbij	Zie antwoord op zienswijze 55d.	

	<p>een topdrukte van aankomend - en vertrekkend verkeer te verwachten is, kan leiden - met verwijzing naar andere parken/ situaties - tot forse knelpunten en verkeersopstoppingen. Verzocht wordt om in het plan dusdanige verkeersmaatregelen op te nemen, rondom en in nabijheid van de Efteling c.q. onderhavig plangebied op te nemen dat dit geenszins kan leiden tot ontwrichting van het plangebied dan wel tot onevenredige belemmering qua logistiek in relatie tot onze bedrijfsactiviteiten / -voering.</p>		
e.	<p>In het algemeen worden te weinig harde voorwaarden c.q. voorwaardelijke verplichtingen gezien. Er is weliswaar een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het nemen van maatregelen in relatie tot de inrichting van de Dodenauweg, maar niet voor de inrichting van andere wegen. Ook voor andere wegen is het borgen van de veiligheid en doorstroming voor de diverse soorten weggebruikers van belang.</p>	Zie antwoord op zienswijze 55e.	
f.	<p>Ook op andere aspecten, bijvoorbeeld aanleg van groenstroken, afwijken van bouwhoogten, algemene afwijkingsbevoegdheden zijn wij van mening dat er voorwaarden dienen te worden gesteld, zodat zeker is dat de uitwerking van diverse plannen ook daadwerkelijk plaatsvindt en ook handhaafbaar is</p>	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
g.	<p>In het MER wordt gesteld dat de gebieden Duiksehoef en Bernsehoef als een industrieel karakter zijn aan te merken. Dit absoluut onjuist. Er is sprake van een - met in achtneming van de VNG Brochure Bedrijven en milieuzonering - (rustig) landelijk gebied. Qua uitgangspunten, milieuzonering en dergelijke behoort met dit gebiedstype rekening te worden gehouden.</p>	Zie antwoord op zienswijze 55g.	
h.	<p>Eveneens is de mening dat ongeacht de rapporten / onderzoeken, er sprake is van een onevenredige aantasting van landschaps- en natuurwaarden c.q. invloeden op het woon - en leefklimaat aangaande luchtkwaliteit / fijnstof, geluid en andere milieu- en omgevingsfactoren.</p>	Zie antwoord op zienswijze 2b.	

Zienswijze 58

58	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	In 2016 werd met het Masterplan WvdE2030 rekening gehouden met een bezoekersaantal van 5,05 miljoen in 2020. In 2017 heeft de Efteling al 5,2 miljoen bezoekers gehad. Dit betekent dat de uitgangspunten van de MER nu al achterhaald zijn. De gemeenteraad zou op basis van deze verkeerde aannames niet een beslissing moeten nemen met zulke verstreckende gevolgen voor de gehele omgeving van de Efteling	Zie antwoord op zienswijze 13a.	
b.	Tegen de varianten die op korte afstand van de woning c.q. bedrijfslocatie geprojecteerd zullen ons als zodanig verzetten, al is dat nu niet aan de orde.	Zie antwoord op zienswijze 55b.	
c.	Desalniettemin zijn wij van mening, afgezien van de geoptimaliseerde variant 2a dat de totale ontwikkeling en vooral de verkeersinvloeden / -afwikkeling voor het verkeer over de Duiksehoef c.q. het totale gebied tot ernstige stagnatie zal leiden. De lokale ontsluitingswegen zullen ook - zoals thans gebruikelijk is - in de toekomst gebruikt blijven worden als alternatieve routes voor verkeer van en naar de Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 55c.	
d.	Hoe is rekening gehouden met het vergroten van het aantal slaappleaen c.q. de toename van de verblijfsmogelijkheden? Met name op de zogenaamde 'wisselmomenten', waarbij een topdrukte van aankomend - en vertrekkend verkeer te verwachten is, kan leiden - met verwijzing naar andere parken/ situaties - tot forse knelpunten en verkeersopstoppingen. Verzocht wordt om in het plan dusdanige verkeersmaatregelen op te nemen, rondom en in nabijheid van de Efteling c.q. onderhavig plangebied op te nemen dat dit geenszins kan leiden tot ontwrichting van het plangebied dan wel tot onevenredige belemmering qua logistiek in relatie tot onze bedrijfsactiviteiten / -voering.	Zie antwoord op zienswijze 55d.	
e.	In het algemeen worden te weinig harde voorwaarden c.q. voorwaardelijke verplichtingen gezien. Er is weliswaar een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het nemen van	Zie antwoord op zienswijze 55e.	

	maatregelen in relatie tot de inrichting van de Dodenauweg, maar niet voor de inrichting van andere wegen. Ook voor andere wegen is het borgen van de veiligheid en doorstroming voor de diverse soorten weggebruikers van belang.		
f.	Ook op andere aspecten, bijvoorbeeld aanleg van groenstroken, afwijken van bouwhoogten, algemene afwijkingbevoegdheden zijn wij van mening dat er voorwaarden dienen te worden gesteld, zodat zeker is dat de uitwerking van diverse plannen ook daadwerkelijk plaatsvindt en ook handhaafbaar is	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
g.	In het MER wordt gesteld dat de gebieden Duiksehoef en Bernsehoef als een industrieel karakter zijn aan te merken. Dit absoluut onjuist. Er is sprake van een - met in achtneming van de VNG Brochure Bedrijven en milieuzonering - (rustig) landelijk gebied. Qua uitgangspunten, milieuzonering en dergelijke behoort met dit gebiedstype rekening te worden gehouden.	Zie antwoord op zienswijze 55g.	
h.	Eveneens is de mening dat ongeacht de rapporten / onderzoeken, er sprake is van een onevenredige aantasting van landschaps- en natuurwaarden c.q. invloeden op het woon - en leefklimaat aangaande luchtkwaliteit / fijnstof, geluid en andere milieu- en omgevingsfactoren.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	

#### Zienswijze 59

59	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	In 2016 werd met het Masterplan WvdE2030 rekening gehouden met een bezoekersaantal van 5,05 miljoen in 2020. In 2017 heeft de Efteling al 5,2 miljoen bezoekers gehad. Dit betekent dat de uitgangspunten van de MER nu al achterhaald zijn. De gemeenteraad zou op basis van deze verkeerde aannames niet een beslissing moeten nemen met zulke verstrekkende gevolgen voor de gehele omgeving van de Efteling	Zie antwoord op zienswijze 13a.	
b.	Tegen de varianten die op korte afstand van de woning c.q. bedrijfslocatie geprojecteerd zullen ons als zodanig verzetten, al is dat nu niet aan de orde.	Zie antwoord op zienswijze 55b.	

c.	Desalniettemin zijn wij van mening, afgezien van de geoptimaliseerde variant 2a dat de totale ontwikkeling en vooral de verkeersinvloeden / -afwijking voor het verkeer over de Duiksehoef c.q. het totale gebied tot ernstige stagnatie zal leiden. De lokale ontsluitingswegen zullen ook - zoals thans gebruikelijk is - in de toekomst gebruikt blijven worden als alternatieve routes voor verkeer van en naar de Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 55c.	
d.	Hoe is rekening gehouden met het vergroten van het aantal slaapplekken c.q. de toename van de verblijfsmogelijkheden? Met name op de zogenaamde 'wisselmomenten', waarbij een topdrukte van aankomend - en vertrekkend verkeer te verwachten is, kan leiden - met verwijzing naar andere parken/ situaties - tot forse knelpunten en verkeersopstoppingen. Verzocht wordt om in het plan dusdanige verkeersmaatregelen op te nemen, rondom en in nabijheid van de Efteling c.q. onderhavig plangebied op te nemen dat dit geenszins kan leiden tot ontwrichting van het plangebied dan wel tot onevenredige belemmering qua logistiek in relatie tot onze bedrijfsactiviteiten / -voering.	Zie antwoord op zienswijze 55d.	
e.	In het algemeen worden te weinig harde voorwaarden c.q. voorwaardelijke verplichtingen gezien. Er is weliswaar een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het nemen van maatregelen in relatie tot de inrichting van de Dodenauweg, maar niet voor de inrichting van andere wegen. Ook voor andere wegen is het borgen van de veiligheid en doorstroming voor de diverse soorten weggebruikers van belang.	Zie antwoord op zienswijze 55e.	
f.	Ook op andere aspecten, bijvoorbeeld aanleg van groenstroken, afwijken van bouwhoogten, algemene afwijkingbevoegdheden zijn wij van mening dat er voorwaarden dienen te worden gesteld, zodat zeker is dat de uitwerking van diverse plannen ook daadwerkelijk plaatsvindt en ook handhaafbaar is	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
g.	In het MER wordt gesteld dat de gebieden Duiksehoef en Bernsehoef als een industrieel karakter zijn aan te merken. Dit absoluut onjuist. Er is sprake van een - met in achtneming van de	Zie antwoord op zienswijze 55g.	



	VNG Brochure Bedrijven en milieuzonering - (rustig) landelijk gebied. Qua uitgangspunten, milieuzonering en dergelijke behoort met dit gebiedstype rekening te worden gehouden.		
h.	Eveneens is de mening dat ongeacht de rapporten / onderzoeken, er sprake is van een onevenredige aantasting van landschaps- en natuurwaarden c.q. invloeden op het woon - en leefklimaat aangaande luchtkwaliteit / fijnstof, geluid en andere milieu- en omgevingsfactoren.	Zie antwoord op zienswijze 2b.	

### 3.3.8 Zienswijzen Kraanven en Blauwloop Loon op Zand

#### Zienswijze 60

60	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Bezwaar tegen de ontsluiting middels de afslag Loon op Zand, omdat hierdoor sluiptverkeer zou kunnen ontstaan via Bergstraat, Blauwloop en Duiksehoef en via Kraanven, Blauwloop en Duiksehoef. Deze wegen zijn uitsluitend geschikt voor lokaal verkeer en zijn niet ingericht voor doorgaand verkeer van en naar de Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 45b.	
b.	Vrees voor de bereikbaarheid van de kern Loon op Zand op opening- en sluitingstijden van de Efteling.	De verkeersstudie onderbouwt dat de verkeersafwikkeling gewaarborgd is voor zowel het regionale, lokale als Eftelingverkeer. De maatregelen waarvan het plan uitgaat waarborgen dit. Een uitzondering treedt op de maximaal 15 drukste dagen per jaar. Dit aantal van 15 dagen zal waarschijnlijk niet worden gehaald omdat de Efteling het oponthoud op deze 15 dagen positief kan beïnvloeden door langer open te blijven op deze drukke dagen. Daardoor vertrekt het bezoek meer gespreid en wordt de piek afgevlakt. Ten opzichte van de huidige situatie verbetert de bereikbaarheid zelfs. De 104 dagen met oponthoud in de huidige situatie worden terug gebracht tot maximaal 15. Van belang is verder dat de ontsluitingsroutes voor het Eftelingverkeer dusdanig zijn gepland dat dit verkeer niet zonder meer gebruik kan maken van het rond de Efteling gelegen wegennet, waardoor sluiptverkeer wordt voorkomen. De verbetering van de verkeersafwikkeling is daarnaast een reden waarom het lokale verkeer niet	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van het tijdig aanpassen van de infrastructuur.

		naar sluiproutes zal uitwijken. Ook voor de route via de Heideweg en Horst die op de drukste dagen (74 dagen per jaar bij 7 miljoen bezoeken) als tweede ontsluitingsroute zal worden ingezet, is in de verkeersstudie aangetoond dat de verkeersafwikkeling gewaarborgd is. Wel dienen enkele maatregelen te worden genomen, zoals een reconstructie van de rotondes op de aansluiting Loon op Zand bij groei boven 6,54 miljoen bezoeken en vervangen van de wegversmallingen op de Horst voor snelheidsremmende maatregelen die geen afbreuk doen aan de wegcapaciteit. Zie verder het antwoord op zienswijze 21b.	
c.	Alles bij elkaar zal dit van invloed zijn op de leefbaarheid in het gebied Duiksehoef, Kraanven, Blauwloop en Bergstraat.	Zie antwoord op zienswijze 11c.	

### Zienswijze 61

61	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Alleen variant 2a (het voorkeursalternatief) is acceptabel. De kosten van de verlegging moet voor rekening van de Efteling komen.	Het voorkeursalternatief is opgenomen in het bestemmingsplan. De kosten voor de aanleg komen voor rekening van de initiatiefnemer van de plannen.	Nee
b.	Metingen van fijnstof concentratie, uitstoot van CO2 en geluidsoverlast moeten openbaar zijn en niet plaatsvinden als het de Efteling goed uitkomt, maar juist op tijdstippen van topbelasting, omdat de maximaal toelaatbare waarden van alle drie nu al ruim worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
c.	De capaciteit van de N261 en van het Natuurpark de Efteling zelf verdragen geen verdere toename van het aantal bezoeken	Zie antwoord op zienswijze 17c.	
d.	De parkeerterreinen moeten zoveel mogelijk op eigen terrein met elkaar worden verbonden.	De parkeerterreinen, uitgezonderd de parkeerterreinen langs de Horst, worden onderling op eigen terrein verbonden om de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen en om verkeer bij calamiteiten over een alternatieve route te kunnen geleiden.	Nee
e.	Bij ingebruikname van parkeerterreinen westelijk van de Dodenaauweg moet dit via een tunnel gebeuren. Er mag geen verkeer afvloeien via de buurtschappen Bernsehoef, Duik-	Zie antwoord op zienswijze 45f.	

	sehoef, Kraanven, Blauwloop en Bergstraat, die in de ecologische hoofdstructuur liggen.		
f.	Bebouwing in het Loonsche Land moet beperkt worden.	In het bestemmingsplan is voor de bestemming Recreatie-Verblijfrecreatie ter plaatse van het vakantiepark Efteling Loonsche Land een maximum percentage bebouwd oppervlak opgenomen van 11%.	Nee
g.	Loslopen van honden moet in het Loonsche Land verboden worden om voldoende ruimte en rust te geven aan dieren, die via het ecoduct voor uitwisseling en aanvulling zorgen.	Beleid ten aanzien van loslopende honden maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.	Nee
h.	Bezwaar tegen bebouwing tot een hoogte van 60 meter, dat niet alleen de skyline bederft, maar ook niet past bij een natuurpark.	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	
i.	Eisen aan verlichting moet niet alleen gelden voor de Loonse en Drunense Duinen, maar ook voor de omringende natuur en ecologische hoofdstructuur.	Zie antwoord op zienswijze 17j.	
j.	Gezien de ligging en hun natuurlijk imago mogen door de gemeente geen vergunningen worden afgegeven voor vuurwerk en/of laser.	Vergunningverlening voor evenementen binnen de Wereld van de Efteling valt buiten het beoordelingskader van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. Voor evenementen geldt een apart beoordelingskader, waarin openbare orde en veiligheid leidend zijn.	Nee

### Zienswijze 62

62	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Alleen variant 2a (het voorkeursalternatief) is acceptabel. De kosten van de verlegging moet voor rekening van de Efteling komen.	Zie antwoord op zienswijze 61a.	
b.	Metingen van fijnstof concentratie, uitstoot van CO2 en geluidsoverlast moeten openbaar zijn en niet plaatsvinden als het de Efteling goed uitkomt, maar juist op tijdstippen van topbelasting, omdat de maximaal toelaatbare waarden van alle drie nu al ruim worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
c.	De capaciteit van de N261 en van het Natuurpark de Efteling zelf verdragen geen verdere toename van het aantal bezoeken.	Zie antwoord op zienswijze 17c.	
d.	De parkeerterreinen moeten zoveel mogelijk op eigen terrein met elkaar worden verbonden.	Zie antwoord op zienswijze 61d.	
e.	Bij ingebruikname van parkeerterreinen westelijk van de Dodenaauweg moet dit via een tunnel gebeuren. Er	Zie antwoord op zienswijze 45f.	

	mag geen verkeer afvloeien via de buurtschappen Bernsehoef, Duiksehoef, Kraanven, Blauwloop en Bergstraat, die in de ecologische hoofdstructuur liggen.		
f.	Bebouwing in het Loonsche Land moet beperkt worden.	Zie antwoord op zienswijze 61f.	
g.	Loslopen van honden moet in het Loonsche Land verboden worden om voldoende ruimte en rust te geven aan dieren, die via het ecoduct voor uitwisseling en aanvulling zorgen.	Zie antwoord op zienswijze 61g.	
h.	Bezwaar tegen bebouwing tot een hoogte van 60 meter, dat niet alleen de skyline bederft, maar ook niet past bij een natuurpark.	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	
i.	Eisen aan verlichting moet niet alleen gelden voor de Loonse en Drunense Duinen, maar ook voor de omringende natuur en ecologische hoofdstructuur.	Zie antwoord op zienswijze 17j.	
j.	Gezien de ligging en hun natuurlijk imago mogen door de gemeente geen vergunningen worden afgegeven voor vuurwerk en/of laser.	Zie antwoord op zienswijze 61j.	

### Zienswijze 63

63	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Alleen variant 2a (het voorkeursalternatief) is acceptabel. De kosten van de verlegging moet voor rekening van de Efteling komen.	Zie antwoord op zienswijze 61a.	
b.	Metingen van fijnstof concentratie, uitstoot van Co2 en geluidsoverlast moeten openbaar zijn en niet plaatsvinden als het de Efteling goed uitkomt, maar juist op tijdstippen van topbelasting, omdat de maximaal toelaatbare waarden van alle drie nu al ruim worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
c.	De capaciteit van de N261 en van het Natuurpark de Efteling zelf verdragen geen verdere toename van het aantal bezoeken.	Zie antwoord op zienswijze 17c.	
d.	De parkeerterreinen moeten zoveel mogelijk op eigen terrein met elkaar worden verbonden.	Zie antwoord op zienswijze 61d.	
e.	Bij ingebruikname van parkeerterreinen westelijk van de Dodenaauweg moet dit via een tunnel gebeuren. Er mag geen verkeer afvloeien via de buurtschappen Bernsehoef, Duiksehoef, Kraanven, Blauwloop en Bergstraat, die in de ecologische hoofdstructuur liggen.	Zie antwoord op zienswijze 45f.	

f.	Bebouwing in het Loonsche Land moet beperkt worden.	Zie antwoord op zienswijze 61f.	
g.	Loslopen van honden moet in het Loonsche Land verboden worden om voldoende ruimte en rust te geven aan dieren, die via het ecoduct voor uitwisseling en aanvulling zorgen.	Zie antwoord op zienswijze 61g.	
h.	Bezwaar tegen bebouwing tot een hoogte van 60 meter, dat niet alleen de skyline bederft, maar ook niet past bij een natuurpark.	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	
i.	Eisen aan verlichting moet niet alleen gelden voor de Loonse en Drunense Duinen, maar ook voor de omringende natuur en ecologische hoofdstructuur.	Zie antwoord op zienswijze 17j.	
j.	Gezien de ligging en hun natuurlijk imago mogen door de gemeente geen vergunningen worden afgegeven voor vuurwerk en/of laser.	Zie antwoord op zienswijze 61j.	

#### Zienswijze 64

64	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Alleen variant 2a (het voorkeursalternatief) is acceptabel. De kosten van de verlegging moet voor rekening van de Efteling komen.	Zie antwoord op zienswijze 61a.	
b.	Metingen van fijnstof concentratie, uitstoot van Co2 en geluidsoverlast moeten openbaar zijn en niet plaatsvinden als het de Efteling goed uitkomt, maar juist op tijdstippen van topbelasting, omdat de maximaal toelaatbare waarden van alle drie nu al ruim worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
c.	De capaciteit van de N261 en van het Natuurpark de Efteling zelf verdragen geen verdere toename van het aantal bezoeken.	Zie antwoord op zienswijze 17c.	
d.	De parkeerterreinen moeten zoveel mogelijk op eigen terrein met elkaar worden verbonden.	Zie antwoord op zienswijze 61d.	
e.	Bij ingebruikname van parkeerterreinen westelijk van de Dodenaauweg moet dit via een tunnel gebeuren. Er mag geen verkeer afvloeien via de buurtschappen Bernsehoef, Duiksehoef, Kraanven, Blauwloop en Bergstraat, die in de ecologische hoofdstructuur liggen.	Zie antwoord op zienswijze 45f.	
f.	Bebouwing in het Loonsche Land moet beperkt worden.	Zie antwoord op zienswijze 61f.	
g.	Loslopen van honden moet in het Loonsche Land verboden worden om voldoende ruimte en rust te geven aan	Zie antwoord op zienswijze 61g.	

	dieren, die via het ecoduct voor uitwisseling en aanvulling zorgen.		
h.	Bezwaar tegen bebouwing tot een hoogte van 60 meter, dat niet alleen de skyline bederft, maar ook niet past bij een natuurpark.	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	
i.	Eisen aan verlichting moet niet alleen gelden voor de Loonse en Drunense Duinen, maar ook voor de omringende natuur en ecologische hoofdstructuur.	Zie antwoord op zienswijze 17j.	
j.	Gezien de ligging en hun natuurlijk imago mogen door de gemeente geen vergunningen worden afgegeven voor vuurwerk en/of laser.	Zie antwoord op zienswijze 61j.	

### Zienswijze 65

65	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Alleen variant 2a (het voorkeursalternatief) is acceptabel. De kosten van de verlegging moet voor rekening van de Efteling komen.	Zie antwoord op zienswijze 61a.	
b.	Metingen van fijnstof concentratie, uitstoot van Co2 en geluidsoverlast moeten openbaar zijn en niet plaatsvinden als het de Efteling goed uitkomt, maar juist op tijdstippen van topbelasting, omdat de maximaal toelaatbare waarden van alle drie nu al ruim worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
c.	De capaciteit van de N261 en van het Natuurpark de Efteling zelf verdragen geen verdere toename van het aantal bezoeken.	Zie antwoord op zienswijze 17c.	
d.	De parkeerterreinen moeten zoveel mogelijk op eigen terrein met elkaar worden verbonden.	Zie antwoord op zienswijze 61d.	
e.	Bij ingebruikname van parkeerterreinen westelijk van de Dodenauweg moet dit via een tunnel gebeuren. Er mag geen verkeer afvloeien via de buurtschappen Bernsehoef, Duiksehoef, Kraanven, Blauwloop en Bergstraat, die in de ecologische hoofdstructuur liggen.	Zie antwoord op zienswijze 45f.	
f.	Bebouwing in het Loonsche Land moet beperkt worden.	Zie antwoord op zienswijze 61f.	
g.	Loslopen van honden moet in het Loonsche Land verboden worden om voldoende ruimte en rust te geven aan dieren, die via het ecoduct voor uitwisseling en aanvulling zorgen.	Zie antwoord op zienswijze 61g.	
h.	Bezwaar tegen bebouwing tot een hoogte van 60 meter, dat niet alleen de skyline bederft, maar ook niet past bij een natuurpark.	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	

i.	Eisen aan verlichting moet niet alleen gelden voor de Loonse en Drunense Duinen, maar ook voor de omringende natuur en ecologische hoofdstructuur.	Zie antwoord op zienswijze 17j.	
j.	Gezien de ligging en hun natuurlijk imago mogen door de gemeente geen vergunningen worden afgegeven voor vuurwerk en/of laser.	Zie antwoord op zienswijze 61j.	

### Zienswijze 66

66	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Alleen variant 2a (het voorkeursalternatief) is acceptabel. De kosten van de verlegging moet voor rekening van de Efteling komen.	Zie antwoord op zienswijze 61a.	
b.	Metingen van fijnstof concentratie, uitstoot van Co2 en geluidsoverlast moeten openbaar zijn en niet plaatsvinden als het de Efteling goed uitkomt, maar juist op tijdstippen van topbelasting, omdat de maximaal toelaatbare waarden van alle drie nu al ruim worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
c.	De capaciteit van de N261 en van het Natuurpark de Efteling zelf verdragen geen verdere toename van het aantal bezoeken.	Zie antwoord op zienswijze 17c.	
d.	De parkeerterreinen moeten zoveel mogelijk op eigen terrein met elkaar worden verbonden.	Zie antwoord op zienswijze 61d.	
e.	Bij ingebruikname van parkeerterreinen westelijk van de Dodenauweg moet dit via een tunnel gebeuren. Er mag geen verkeer afvloeien via de buurtschappen Bernsehoef, Duiksehoef, Kraanven, Blauwloop en Bergstraat, die in de ecologische hoofdstructuur liggen.	Zie antwoord op zienswijze 45f.	
f.	Bebouwing in het Loonsche Land moet beperkt worden.	Zie antwoord op zienswijze 61f.	
g.	Loslopen van honden moet in het Loonsche Land verboden worden om voldoende ruimte en rust te geven aan dieren, die via het ecoduct voor uitwisseling en aanvulling zorgen.	Zie antwoord op zienswijze 61g.	
h.	Bezwaar tegen bebouwing tot een hoogte van 60 meter, dat niet alleen de skyline bederft, maar ook niet past bij een natuurpark.	Zie antwoord op zienswijze 10a, 10e.	
i.	Eisen aan verlichting moet niet alleen gelden voor de Loonse en Drunense Duinen, maar ook voor de omringende natuur en ecologische hoofdstructuur.	Zie antwoord op zienswijze 17j.	
j.	Gezien de ligging en hun natuurlijk imago mogen door de gemeente geen	Zie antwoord op zienswijze 61j.	

	vergunningen worden afgegeven voor vuurwerk en/of laser.		
--	--	--	--

Zienswijze 67

67	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Nergens wordt aangetoond wat exact het economisch / maatschappelijk belang voor de gemeente Loon op Zand / omwonenden van de Efteling is.	Door de gemeente wordt een belangenafweging gemaakt of met voorliggend bestemmingsplan sprake is van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat voor de omgeving. Om de effecten van de planontwikkeling te toetsen is een milieueffectrapport opgesteld. De gemeente wil, als toeristisch-recreatieve gemeente, de uitbreiding van de Efteling faciliteren, rekening houdend met het woon- en leefklimaat van onze inwoners.	
b.	Ontsluiting van Efteling verkeer over de Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven is geen optie, omdat hierdoor levensgevaarlijke situaties ontstaan.	Genoemde route is inderdaad niet toegesneden op de verwerking van grote hoeveelheden verkeer. De ontsluitingsstructuur van de Efteling voorziet er daarom in dat het Eftelingverkeer wordt ontmoedigd van deze route gebruik te maken. De toegang van alle parkeerterrein ligt daarom ten oosten van de Dodenauweg/ Bernsehoef en sluit aan op routes die rechtstreeks naar de N261 leiden. Dat geldt ook met name voor het nieuwe parkeerterrein P-West dat nabij de Dreefseweg ligt. Dit parkeerterrein is alleen te bereiken via twee interne wegen. De noordelijke interne weg sluit rechtstreeks aan op het hoofdparkeerterrein dat bij Raveleijn naar het openbare wegennet wordt ontsloten. De zuidelijke route sluit ten oosten van de Dodenauweg aan op de Eftelingsestraat. De Eftelingsestraat loopt in feite dood op P-West: er is geen mogelijkheid om van de Eftelingsestraat (tussen Dodenauweg en Horst) op het omliggende wegennet te komen. Hiermee is in voldoende mate gewaarborgd dat de in de zienswijze genoemde route niet door Eftelingverkeer wordt gebruikt. Zie verder ook het antwoord op zienswijze 51l	
c.	Aanpassingen aan de Europalaan in de vorm van wisselstroken zijn niet toereikend. Een extra rijstrook of fly-over zijn opties. Simpelweg wisselen is niet voldoende gezien de opstoppingen die	Zie antwoord op zienswijze 45c.	



	we nu al met de regelmaat van de klok zien.		
d.	Parkeren op afstand wordt nu onderzocht voor drukke dagen, maar het moet de standaardnorm worden.	De verkeersafwikkeling is gewaarborgd en verbetert ten opzichte van de huidige situatie. Als gevolg daarvan is (grootschalig) parkeren op afstand niet noodzakelijk. Daarmee wordt niet uitgesloten dat er in de toekomst ook op andere locaties op afstand geparkeerd kan worden.	Nee
e.	Er moet nu al gekeken worden naar de inzet van ondergronds of gestapeld parkeren voor P2 en niet pas in 2025.	Zie antwoord op zienswijze 45e.	
f.	Bij ingebruikname van het parkeerterrein westelijk van de Dodenauweg dient een ondergrondse tunnel te worden aangebracht	Zie antwoord op zienswijze 45f.	
g.	De onderzoeken met betrekking tot natuurwaarden en natuurcompensatieplan zijn niet inzichtelijk genoeg voor de burgers uit Loon op Zand. De compensatie hoeft niet in de gemeente Loon op Zand plaats te vinden, wat geen voordeel oplevert voor de inwoners van de gemeente. Er kan naar willekeur geruild worden waarbij van openheid (het overzicht hoeveel en waar er gecompenseerd wordt is volkomen onduidelijk) en redelijkheid al helemaal geen sprake is.	Zie antwoord op zienswijze 36g.	
h.	Uitbreiding van het park met attracties gaat voor horizonvervuiling en nog meer geluidsoverlast zorgen. Daarnaast dienen metingen van fijnstofconcentratie, uitstoot van CO2 en geluidsoverlast openbaar te zijn en niet plaatsvinden als het de Efteling goed uitkomt. De maximaal toelaatbare waarden van alle drie worden nu al ruim overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
i.	Attracties in welke vorm en hoogte dan ook zijn in westelijke richting onacceptabel. Bezoekers bewegen zich van de ene attractie en produceren geluid	Zie antwoord op zienswijze 45k.	
j.	De genoemde hoogtes van 30 tot 50 meter zijn onacceptabel. Ze zullen het landschap op negatieve wijze bepalen	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	
k.	Een camperplaats zonder toezicht is niet alleen interessant voor bezoekers van de Efteling, maar leidt ook tot allerlei mistoestanden door mensen die om andere reden graag op deze plek verblijven. Het leidt tot onveiligheid en criminaliteit.	Zie antwoord op zienswijze 45n.	

l.	De bezwaren op eerdere masterplannen en bestemmingsplannen zijn niet of niet voldoende gehoord. Het is niet meer dan fatsoenlijk om het gesprek aan te gaan met de mensen van de buurtschappen Bernsehoef, Duiksehoef en het Kraanven.	Zie antwoord op zienswijze 41b.	
----	--	---------------------------------	--

### Zienswijze 68

68	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Alleen variant 2a (het voorkeursalternatief) is acceptabel. De kosten van de verlegging moet voor rekening van de Efteling komen.	Zie antwoord op zienswijze 61a.	
b.	Metingen van fijnstof concentratie, uitstoot van CO2 en geluidsoverlast moeten openbaar zijn en niet plaatsvinden als het de Efteling goed uitkomt, maar juist op tijdstippen van topbelasting, omdat de maximaal toelaatbare waarden van alle drie nu al ruim worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
c.	De capaciteit van de N261 en van het Natuurpark de Efteling zelf verdragen geen verdere toename van het aantal bezoeken.	Zie antwoord op zienswijze 17c.	
d.	De parkeerterreinen moeten zoveel mogelijk op eigen terrein met elkaar worden verbonden.	Zie antwoord op zienswijze 61d.	
e.	Bij ingebruikname van parkeerterreinen westelijk van de Dodenauweg moet dit via een tunnel gebeuren. Er mag geen verkeer afvloeien via de buurtschappen Bernsehoef, Duiksehoef, Kraanven, Blauwloop en Bergstraat, die in de ecologische hoofdstructuur liggen.	Zie antwoord op zienswijze 45f.	
f.	Bebouwing in het Loonsche Land moet beperkt worden.	Zie antwoord op zienswijze 61f.	
g.	Loslopen van honden moet in het Loonsche Land verboden worden om voldoende ruimte en rust te geven aan dieren, die via het ecoduct voor uitwisseling en aanvulling zorgen.	Zie antwoord op zienswijze 61g.	
h.	Bezwaar tegen bebouwing tot een hoogte van 60 meter, dat niet alleen de skyline bederft, maar ook niet past bij een natuurpark.	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	
i.	Eisen aan verlichting moet niet alleen gelden voor de Loonse en Drunense Duinen, maar ook voor de omringende natuur en ecologische hoofdstructuur.	Zie antwoord op zienswijze 17j.	
j.	Gezien de ligging en hun natuurlijk imago mogen door de gemeente geen	Zie antwoord op zienswijze 61j.	

	vergunningen worden afgegeven voor vuurwerk en/of laser.		
--	--	--	--

Zienswijze 69

69	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Men vreest dat chauffeurs die vanuit het noorden bij het knooppunt Loon op Zand komen lang moeten wachten bij de rotonde, omdat Efteling-verkeer dat gebruik maakt van de zuidelijke ontsluiting hier eerder op de rotonde zit en dus voorrang heeft.	In de aanvullende verkeersstudie uit 2017 is berekend dat de verkeersafwikkeling ook op piekmomenten gewaarborgd is zolang het bezoekaantal van 6,54 miljoen bezoeken per jaar niet wordt overschreden. Gebeurt dat wel, dan is reconstructie van beide rotondes bij de aansluiting nodig. De verkeersstudie toont ook aan met welk type rotonde het verkeer dan wel kan worden afgewikkeld.	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van het tijdig aanpassen van de infrastructuur.
b.	De suggestie voor een fietsbrug op de Heideweg wordt gedaan, zodat de snelfietsroute niet het autoverkeer kruist. Dat voorkomt gevaarlijke situaties en zorgt voor een betere doorstroming. De fietsbrug dient voldoende hoogte te hebben, zodat vrachtverkeer hier onderdoor kan.	Van de suggestie wordt kennisgenomen. Het ontwerp van het tracé van de snelfietsroute moet nog worden uitgewerkt. De suggestie wordt daarin meegenomen. Wel kan op voorhand worden aangegeven dat de omvang van de verkeersstromen niet per definitie tot de conclusie leiden dat een fietsbrug nodig is. Een andere verkeersveilige oplossing is ook denkbaar, ook in acht genomen dat een fietsbrug tot discomfort leidt omdat hoogte moet worden overwonnen. Duidelijk is dat hier sprake is van een ontwerpopgave waarop in een later stadium zal worden teruggekomen.	Nee
c.	Twee rijstroken, vanaf de rotonde bij het knooppunt Loon op Zand, ter hoogte van de Heideweg en de Horst zouden onvoldoende zijn als deze ontsluiting wordt ingezet voor Efteling-verkeer. Suggestie wordt gedaan om in noordelijke richting één rijstrook extra te realiseren.	Zie antwoord op zienswijze 8f en 69b.	
d.	Gevraagd wordt of de hulpdiensten in de toekomst op tijd ter plaatse kunnen komen in het buitengebied van Loon op Zand, met name de omgeving Blauwloop, Kraanven en Bernsehoef.	De verkeersstudie toont aan dat de bereikbaarheid verbetert als gevolg van de maatregelen waarin het plan voorziet en dat de verkeersafwikkeling op het wegennet rond de Efteling is gewaarborgd.	Nee

### 3.3.9 Zienswijzen Bergstraat en Heideweg Loon op Zand

#### Zienswijze 70

70	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De voorgenomen plannen van de gemeente om het zuidelijke verkeer naar de Efteling via de Heideweg te leiden gaat ons inziens aanzienlijke problemen geven.	Van deze mening is kennisgenomen. Hieronder wordt op de aangedragen punten ingegaan.	Nee
b.	Tussen de Heideweg vanaf de rotonde bij het nieuwe viaduct tot aan de kruising van de Berstraat wordt te snel gereden. Als daar een oversteekplaats voor de fietsers van de snelfietsroute komt, wordt dit met een toename van de verkeersdruk erg gevaarlijk. Dit geldt ook bij de bushalte aan de Heideweg. Dit geldt ook voor voetgangers bij de kruising met de Bergstraat.	<p>De verkeersveiligheid en het nemen van feitelijke verkeersmaatregelen staan buiten de scope van het bestemmingsplan.</p> <p>De kruising van de Heideweg met de Bergstraat is voorzien van een snelheidsremmend kruispuntplateau. Dat zorgt er voor dat het verkeer afremt bij deze kruising. Het ontwerp van de snelfietsroute voorziet er verder in dat het fietspad tussen de aansluiting Loon op Zand en de huidige aansluiting van de Eftelingsestraat aan de westzijde ligt van de Heideweg en Horst. Pas bij de huidige aansluiting van de Eftelingsestraat op de Horst steekt de snelfietsroute over naar de andere zijde van de weg. De aansluiting van de Eftelingsestraat op de Horst wordt mogelijk gereconstrueerd. Uiteraard is uitgangspunt bij de uitwerking van het ontwerp dat de verkeersveiligheid is gewaarborgd.</p> <p>De veiligheid rond de bushalte aan de Heideweg is in de huidige situatie voldoende gewaarborgd. Vanwege de toename van de verkeersintensiteit op de momenten dat de Heideweg als route naar de Efteling wordt ingezet zijn extra voorzieningen nodig. Het is afdoende om de voetgangersoversteek over de Heideweg – welke in de huidige situatie op een plateau ligt – van een zebra en waarschuwingslichten te voorzien die aan gaan als er een voetganger wil oversteken.</p> <p>Een dergelijke oplossing is ook denkbaar voor de oversteek van voetgangers op het kruispunt van de Heideweg met de Bergstraat. Dit zal nader worden uitgewerkt.</p>	Het ontwerp van de snelfietsroute SFR ter hoogte van kruising Bergstraat – Heideweg is als bijlage bij dit document opgenomen.
c.	Er wordt gevreesd dat in het hoogseizoen zich een file vormt vanaf Tilburg-Noord tot aan de afslag Loon op Zand,	Zie antwoord op zienswijze 21b.	

	<p>waardoor het dorp vanaf de Midden-Brabantweg onbereikbaar wordt. Ook de Kasteelhoeveweg zal dan dichtsliben. Dat betekent dat je Loon op Zand niet meer in of uit komt bij het nieuwe viaduct.</p>		
--	---	--	--

### Zienswijze 71

71	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	<p>Het zal in de toekomst niet te doen zijn om de kruising Heideweg/Bergstraat en het Snelfietspad, Tilburg/Waalwijk, wat op dezelfde kruising gepland is nog over te steken om in het dorp te kunnen komen.</p>	<p>In het kader van de aanvullende verkeersstudie uit 2017 is onderzocht of de verkeersafwikkeling op dit kruispunt gewaarborgd is. Dat is het geval. Wel wordt in de verkeersstudie opgemerkt dat het kruispunt in het kader van een veilige verkeersafwikkeling aandacht behoeft. Dit zal nog nader worden uitgewerkt. Oplossing is onder andere de inzet van verkeersregelaars waarbij verkeer vanuit de Bergstraat, gelegen in het buitengebied, doorgeleid wordt richting de kern Loon op Zand.</p>	Nee.
b.	<p>Waardedaling van woning.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 1a.</p>	

### Zienswijze 72

72	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	<p>De afwikkeling van het verkeer over de afslag van Loon op Zand via Heideweg en Horst naar de Efteling is geen goede oplossing omdat de rotondes, de parallel Heideweg en de Horst de grote hoeveelheid auto's niet aan kan en dat daardoor de wegen vol komen te staan met Efteling verkeer.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 21b.</p>	
b.	<p>De parallelwegen Horst, Heideweg en de rotondes zijn bedoeld als toegangswegen voor De Hoogt en de oude kern van Loon op Zand. Ook zijn deze voor al het vrachtverkeer en het landbouwverkeer om deze om het kerkdorp Loon op Zand heen te leiden. Dit zal een grote verkeersopstopping worden als hier ook nog het Eftelingverkeer bij komt. Hierdoor wordt Loon op Zand moeilijker toegankelijk. De kruising Bergstraat/Heideweg is bijvoorbeeld nu al een zeer gevaarlijke drukke kruising.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 21b.</p>	
c.	<p>Vorig jaar is al diverse avonden getest met het verkeer om dit om te leiden via Bergstraat, Blauwloop en Duiksehoef. Er ontstond telkens een file</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 45b.</p>	

	vanaf de afslag Loon op Zand, de rotondes, Heideweg, Bergstraat, Blauwloop tot aan de Dodenauweg toe.		
d.	De enige goede oplossing is het maken van een extra afslag ten behoeve van De Efteling.	In het MER is uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de toekomstige verkeerssituatie. Diverse varianten zijn onderzocht voor een goede verkeersontsluiting. Op basis van een vergelijking is het voorkeursalternatief bepaald.	Nee
e.	De problemen die de door de Efteling ontstaan door het verkeer, worden bij de inwoners neergelegd. Dit wordt bij geen enkel bedrijf in de gemeente getolereerd, waarom is de Efteling hierop een uitzondering?	De gemeente heeft de initiatiefnemer van het bestemmingsplan als voorwaarde gesteld dat de bereikbaarheid van de drie kernen van de gemeente Loon op Zand, de regio en de Efteling geborgd is. Het verkeersonderzoek toont aan dat een combinatie van de aanleg van wisselstroken en de realisatie van het voorkeursalternatief (geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a) het verkeersaanbod bij 7 miljoen gasten per jaar kan verwerken. Gedurende een beperkt aantal uren op drukke dagen zal sprake zijn van een grote instroom van toeristen.	Nee

### Zienswijze 73

73	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De afwikkeling van het verkeer over de afslag van Loon op Zand via Heideweg en Horst naar de Efteling is geen goede oplossing omdat de rotondes, de parallel Heideweg en de Horst de grote hoeveelheid auto's niet aan kan en dat daardoor de wegen vol komen te staan met Efteling verkeer.	Zie antwoord op zienswijze 21b.	
b.	De parallelwegen Horst, Heideweg en de rotondes zijn bedoeld als toegangswegen voor De Hoogt en de oude kern van Loon op Zand. Ook zijn deze voor al het vrachtverkeer en het landbouwverkeer om deze om het kerkdorp Loon op Zand heen te leiden. Dit zal een grote verkeersopstopping worden als hier ook nog het Eftelingverkeer bij komt. Hierdoor wordt Loon op Zand moeilijker toegankelijk. De kruising Bergstraat/Heideweg is bijvoorbeeld nu al een zeer gevaarlijke drukke kruising.	Zie antwoord op zienswijze 21b.	
c.	Vorig jaar is al diverse avonden getest met het verkeer om dit om te leiden via Bergstraat, Blauwloop en Duiksehoef. Er ontstond telkens een file	Zie antwoord op zienswijze 45b.	

	vanaf de afslag Loon op Zand, de rotondes, Heideweg, Bergstraat, Blauwloop tot aan de Dodenauweg toe.		
d.	De enige goede oplossing is het maken van een extra afslag ten behoeve van De Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 72d.	
e.	De problemen die de door de Efteling ontstaan door het verkeer, worden bij de inwoners neergelegd. Dit wordt bij geen enkel bedrijf in de gemeente getolereerd, waarom is de Efteling hierop een uitzondering?	Zie antwoord op zienswijze 72e.	

#### Zienswijze 74

74	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Ernstige zorgen over het in het bestemmingsplan geschetste voorkeurs-scenario wat betreft de afwikkeling van het zuidelijk Eftelingverkeer, via de bestaande afslag Loon op Zand. De leefbaarheid en verkeersveiligheid in de straat en nabije omgeving zal ernstig worden geschaad. Er zal niet langer sprake zijn van een veilige omgeving om kinderen op te laten groeien en in te bewegen.	Zie antwoord op zienswijze 71a.	
b.	De forse groeiambities van het bedrijf vragen om robuuste en gedragen oplossingen voor de bijeffecten van de groei, zoals de verwerking van de stroom bezoekers. Hier is in het ontwerpbestemmingsplan geen sprake van. Er wordt gesteld dat alle effecten buiten de plangrenzen passend zijn binnen vigerend beleid, dit is niet verdedigbaar.	In het kader van de verkeersstudies uit 2016 en 2017 is onderzocht of de verkeersafwikkeling kan worden gewaarborgd voor zowel de regio, de kernen in Loon op Zand als de Efteling. Dat is het geval onder voorwaarde dat de in het plan opgenomen infrastructurele maatregelen worden uitgevoerd. Ook naar andere verkeers- en milieueffecten is in het kader van het MER onderzoek gedaan. Daarbij is steeds naar zowel effecten op en langs de routes van het Eftelingverkeer gekeken als naar het uitstralingseffect op/langs andere wegen. Conclusie is dat de effecten aanvaardbaar zijn en de kwaliteit van het verkeers- en leefklimaat voldoende is gewaarborgd. Zie ook het antwoord op zienswijze 8f en 10a.	Nee
c.	Bij het testen van de alternatieve route/calamiteitenroute via het buitengebied Kaatsheuvel - Loon op Zand via de Bergstraat naar de afslag Loon op Zand op de N261, kon het erf amper verlaten worden ten gevolge van de continue stroom van huiswaarts kerend Eftelingverkeer. Hierover was	Zie antwoord op zienswijze 45b.	

	niemand te bereiken en de toegezegde evaluatie heeft nog niet plaats gevonden.		
d.	De in het ontwerpbestemmingsplan beschreven ontsluitingsvariant is niet onderzocht in de beschikbare verkeersanalyse. Het betreft hier een uitgekledede variant van één van de scenario's waarvan op voorhand kan worden gesteld dat deze niet kan functioneren. Na aanpassing tot dit scenario zal ook de verkeersdruk op het woongebied van de kern Loon op Zand aanzienlijk (onaanvaardbaar) hoger zijn dan nu geschetst. De noodzakelijke aanpassingen aan de bestaande infrastructuur zijn niet onderzocht op inpassing en haalbaarheid.	Het voorkeursalternatief dat in het bestemmingsplan wordt bestemd is in het MER en een separate notitie op de verschillende milieuaspecten getoetst.  De in het voorkeursalternatief opgenomen bouwstenen zijn direct te herleiden uit de varianten die in de verkeersstudies van 2016 en 2017 zijn onderzocht, zodat voor de effecten en de beoordeling daarvan van beide verkeersstudies gebruik kan worden gemaakt.	Aan de toelichting is een separate notitie <i>'Toetsing sectorale aspecten voorkeursalternatief'</i> toegevoegd.
e.	Het is hoogst onzeker of de kruising Bergstraat/Heideweg geschikt kan worden gemaakt. Op dit kruispunt is de kans groot dat de verkeersstroom zal haperen.	In het kader van de aanvullende verkeersstudie uit 2017 is onderzocht of de verkeersafwikkeling op dit kruispunt gewaarborgd is. Dat is het geval. Wel wordt in de verkeersstudie opgemerkt dat het kruispunt in het kader van een verkeersveilige verkeersafwikkeling aandacht behoeft. Dit zal nog nader worden uitgewerkt. Oplossing is onder andere het plaatsen van VRI of de inzet van verkeersregelaars.	Nee
f.	Om alle verkeersdeelnemers direct te laten kruisen met de massale stroom Eftelingverkeer, zoals beschreven in de bijlagen van het bestemmingsplan, is onverantwoord. In algemene zin zijn de effecten op het buitengebied van de kern Loon op Zand, en de Bergstraat specifiek, onvoldoende onderzocht.	Zie antwoord op zienswijze 74b.	
g.	Door het zoals in het MER beschreven op grote afstand 'verleiden' van bezoekers tot het nemen van een alternatieve route, is de verwachting dat de inzet van verkeersregelaars nodig zal zijn op de kruising Bergstraat/Heideweg. Dit maakt het gekozen voorkeursscenario tot een uiterst wankel model en niet tot der robuuste oplossing waar behoefte aan is.	Zie antwoord op zienswijze 74b.	
h.	Het verzoek is om op zoek te gaan naar een beter alternatief met minder negatieve gevolgen voor de persoonlijke leefomgeving en in algemene zin voor de kern Loon op Zand, bijvoorbeeld met de gebruikmaking van bestaande infrastructuur zoals de fietstunnel of het bestaande viaduct ter hoogte van de Eftelingsestraat.	In het MER zijn alternatieven beschouwd. Doel hiervan is actief te zoeken naar mogelijkheden om plannen te verbeteren en milieugevolgen te beperken. Hierbij is het wel van belang dat de alternatieven voldoen aan de volgende criteria: daadwerkelijk uitvoerbaar, technisch mogelijk, be-	Nee



		<p>taalbaar, relevant gezien de milieugevolgen. Uiteraard moet een alternatief zodanig zijn dat de initiatiefnemer daarmee de doelstellingen van het project kan realiseren.</p> <p>Gezien de huidige situatie is het belangrijkste milieugevolg voor de omgeving verkeer en parkeren en de daarmee samenhangende milieugevolgen. Het toevoegen van meer alternatieven is niet noodzakelijk omdat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de kern Loon op Zand (en de Bergstraat meer specifiek) is gewaarborgd in het voorkeursalternatief dat het bestemmingsplan mogelijk maakt.</p> <p>In het MER is onderzocht of sprake is van een verslechtering van het woon- en leefklimaat door de inzet van de aansluiting Loon op Zand voor de ontsluiting van de Efteling. Daartoe is onder meer berekend wat de toename van de geluidhinder is. Het blijkt dat langs de route Heideweg en Horst sprake is van een beperkte (gecumuleerde) geluidstoename van 1 dB. Een dergelijke geluidstoename is niet waarneembaar voor het menselijk oor.</p> <p>Op de Bergstraat treedt ter hoogte van de woning van Reclamant geen toename van verkeer op als gevolg van de ontwikkeling van de Efteling. De plannen van de Efteling voorzien er in dat bijvoorbeeld het sluijverkeer via de Bergstraat niet toeneemt. Dat heeft te maken met de wijze waarop de parkeerterreinen naar de N261 worden ontsloten, maar ook met het feit dat de verkeersafwikkeling ten opzichte van de huidige situatie verbetert ondanks een toename van de omvang van het Eftelingbezoek. Voor zover in de huidige situatie sluijverkeer optreedt, is er daarom in de toekomstige situatie minder aanleiding voor dit verkeer om van een sluijroute gebruik te maken.</p> <p>Bovendien heeft de gemeenteraad bij eerdere besluitvorming besloten de langzaamverkeer routes open te houden.</p> <p>Het gebruik van het bestaande fietsviaduct ter hoogte van de Eftelingse-</p>	
--	--	---	--

		<p>straat is in een prille fase van de planvorming gezien. Technisch gezien is het viaduct hier op toegerust, echter de op- en afritten van het viaduct naar de N261 zouden te dicht bij de bestaande aansluiting van de Europalaan komen te liggen, waardoor de verkeersveiligheid op de N261 ernstig in gevaar komt. De genoemde fietstunnel (nabij Hoge Steenweg) is qua maatvoering (hoogte en breedte) onvoldoende om het Eftelingverkeer af te wikkelen. Daarnaast ontbreekt er ruimte om de toeleidende wegen naar de tunnel in te passen.</p> <p>Een nieuwe aansluiting ten noorden van de Westloonse Wissel is in het MER onderzocht, maar is afgefallen op basis van een vergelijking van de effecten van de verschillende varianten. Daarbij gaat het onder meer om de effecten op het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense duinen en op het Natuurnetwerk Noord-Brabant.</p> <p>Het MER is getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r., die ook heeft beoordeeld of er voldoende alternatieven en varianten zijn onderzocht. De Commissie voor de m.e.r. had op dit punt geen aanvullende vragen en kon zich vinden in de gevolgde aanpak.</p>	
--	--	--	--

#### Zienswijze 75

75	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Wanneer de Eftelingbezoekers via afslag Loon op Zand / De Moer de snelweg verlaten zullen alle bewoners van het Bergeind maar vooral ook de Loonse dorpsbewoners hier ernstige hinder van ondervinden. De beste optie is dat de Efteling zijn bezoekers uit het zuiden op de meest vriendelijke manier voor mens en dier, via een eigen afrit (na de west-Loonse wissel) rechtstreeks naar het eventueel nieuwe parkeerterrein en ingang aan de Horst kan leiden.	Zie antwoord op zienswijze 74h.	

## Zienswijze 76

76	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Het zuidelijke verkeer dat naar de Efteling toe gaat, zal via de huidige afslag van Loon op Zand/ De Moer naar de Efteling worden geleid op drukke dagen. Dit heeft nadelige gevolgen. Er wordt verwacht dat er meer overlast komt in de vorm van verkeer in de nabijgelegen dorpen. Vooral de situatie die geschetst is voor kruispunt Bergstraat/Heideweg baart men zorgen.	Zie antwoord op zienswijze 45b en 74b.	
b.	Zodra het kruispunt volstroomt wordt de toegang tot de kern geblokkeerd voor de bewoners van de Berstraat die na het viaduct wonen. Niet alleen voor de bewoners, maar ook voor de bedrijven rondom het kruispunt Bergstraat/Heideweg worden hierdoor op drukke dagen van de Efteling beperkt in de bereikbaarheid voor klanten en leveranciers.	Zie antwoord op zienswijze 74e.	
c.	De Bergstraat richting de Moer is niet gemaakt voor zoveel verkeer, het meeste verkeer wat hier overheen rijdt is bestemmingsverkeer en als gebruiker van de weg zal je op een normale dag weinig tegemoetkomend verkeer tegenkomen. De TomTom wijst bij drukte echter deze weg aan als alternatieve route.	Zie antwoord op zienswijze 8f en 74e.	
d.	De optie van een nieuwe afslag ter hoogte van de benzinepomp is mijns inziens de beste variant waarbij verkeersoverlast in de volledige gemeente Loon op Zand het meest wordt beperkt.	Zie antwoord op zienswijze 72d.	

## Zienswijze 77

77	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De afwikkeling van het verkeer over de afslag van Loon op Zand via Heideweg en Horst naar de Efteling is geen goede oplossing omdat de rotondes, de parallel Heideweg en de Horst de grote hoeveelheid auto's niet aan kan en dat daardoor de wegen vol komen te staan met Efteling verkeer.	Zie antwoord op zienswijze 21b.	
b.	De parallelwegen Horst, Heideweg en de rotondes zijn bedoeld als toegangswegen voor De Hoogt en de oude kern van Loon op Zand. Ook zijn deze voor al het vrachtverkeer en het landbouwverkeer om deze om het kerkdorp	Zie antwoord op zienswijze 21b.	

	Loon op Zand heen te leiden. Dit zal een grote verkeersopstopping worden als hier ook nog het Eftelingverkeer bij komt. Hierdoor wordt Loon op Zand moeilijker toegankelijk. De kruising Bergstraat/Heideweg is bijvoorbeeld nu al een zeer gevaarlijke drukke kruising.		
c.	Vorig jaar is al diverse avonden getest met het verkeer om dit om te leiden via Bergstraat, Blauwloop en Duiksehoef. Er ontstond telkens een file vanaf de afslag Loon op Zand, de rotondes, Heideweg, Bergstraat, Blauwloop tot aan de Dodenauweg toe.	Zie antwoord op zienswijze 72c.	
d.	De enige goede oplossing is het maken van een extra afslag t.b.v. De Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 72d.	
e.	De problemen die de door de Efteling ontstaan door het verkeer, worden bij de inwoners neergelegd. Dit wordt bij geen enkel bedrijf in de gemeente getolereerd, waarom is de Efteling hierop een uitzondering?	Zie antwoord op zienswijze 72e.	

#### Zienswijze 78

78	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Alleen variant 2a (het voorkeursalternatief) is acceptabel. De kosten van de verlegging moet voor rekening van de Efteling komen.	Zie antwoord op zienswijze 61a.	
b.	Metingen van fijnstof concentratie, uitstoot van CO2 en geluidsoverlast moeten openbaar zijn en niet plaatsvinden als het de Efteling goed uitkomt, maar juist op tijdstippen van topbelasting, omdat de maximaal toelaatbare waarden van alle drie nu al ruim worden overschreden.	Zie antwoord op zienswijze 17b.	
c.	De capaciteit van de N261 en van het Natuurpark de Efteling zelf verdragen geen verdere toename van het aantal bezoeken	Zie antwoord op zienswijze 17c.	
d.	De parkeerterreinen moeten zoveel mogelijk op eigen terrein met elkaar worden verbonden.	Zie antwoord op zienswijze 61d.	
e.	Bij ingebruikname van parkeerterreinen westelijk van de Dodenauweg moet dit via een tunnel gebeuren. Er mag geen verkeer afvloeien via de buurtschappen Bernsehoef, Duiksehoef, Kraanven, Blauwloop en Bergstraat, die in de ecologische hoofdstructuur liggen	Zie antwoord op zienswijze 45f.	
f.	Bebouwing in het Loonsche Land moet beperkt worden	Zie antwoord op zienswijze 61f.	

g.	Loslopen van honden moet in het Loonsche Land verboden worden om voldoende ruimte en rust te geven aan dieren, die via het ecoduct voor uitwisseling en aanvulling zorgen.	Zie antwoord op zienswijze 61g.	
h.	Bezwaar tegen bebouwing tot een hoogte van 60 meter, dat niet alleen de skyline bederft, maar ook niet past bij een natuurpark.	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	
i.	Eisen aan verlichting moet niet alleen gelden voor de Loonse en Drunense Duinen, maar ook voor de omringende natuur en ecologische hoofdstructuur.	Zie antwoord op zienswijze 17j.	
j.	Gezien de ligging en hun natuurlijk imago mogen door de gemeente geen vergunningen worden afgegeven voor vuurwerk en/of laser.	Zie antwoord op zienswijze 61j.	

#### Zienswijze 79

79	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Wanneer de Eftelingbezoekers via afslag Loon op Zand / De Moer de snelweg verlaten zullen alle Bergstraatbewoners maar vooral ook de Loonse dorpsbewoners hier ernstige hinder van ondervinden. De beste optie is dat de Efteling zijn bezoekers uit het zuiden op de meest vriendelijke manier voor mens en dier, via een eigen afrit (na de west-Loonse wissel) rechtstreeks naar het eventueel nieuwe parkeerterrein en ingang aan de Horst kan leiden.	Zie antwoord op zienswijze 74h.	

#### Zienswijze 80

80	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Wanneer de Eftelingbezoekers via afslag Loon op Zand / De Moer de snelweg verlaten zullen alle Bergstraatbewoners maar vooral ook de Loonse dorpsbewoners hier ernstige hinder van ondervinden. De beste optie is dat de Efteling zijn bezoekers uit het zuiden op de meest vriendelijke manier voor mens en dier, via een eigen afrit (na de west-Loonse wissel) rechtstreeks naar het eventueel nieuwe parkeerterrein en ingang aan de Horst kan leiden.	Zie antwoord op zienswijze 74h.	

### Zienswijze 81

81	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Het zal onmogelijk worden om de gelijkvloerse kruising Heideweg ter hoogte van de Bergstraat over te steken om in het dorp te komen. Er wordt verzocht niet akkoord te gaan met het verwerken van het Eftelingverkeer via een gelijkvloerse kruising op een tweebaansweg.	Zie antwoord op zienswijze 71a.	

### Zienswijze 82

82	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Omdat op een aantal aspecten uit de eerder door mij ingestuurde zienswijze op het voorafgaand voorontwerp niet is gereageerd dan wel een onbevredigende reactie is gegeven, zal ik u deze hierbij nogmaals doen toekomen.	Zie antwoord op zienswijze 41b.	
b.	Het genoemde doel van het aspect maatschappelijke aanvaardbaarheid, 'aantonen dat het plan maatschappelijk draagvlak heeft', wordt niet bereikt door alleen selectief de welgevallige feiten weer te geven, wat opvallend vaak gebeurt. Nergens is te lezen de reactie van de bewoners van de Bernsehoef dat ze, na een als schoffering ervaren gesprek met de Efteling directie, alle contacten met de Efteling hebben verbroken. Tot zover het sprookje van maatschappelijk draagvlak. Nogmaals voor alle duidelijkheid: in ieder geval bij de bewoners van de buurtschappen Kraanven/Duiksehoef/Bernsehoef/Blauwloop/Heideweg bestond en bestaat geen maatschappelijk draagvlak voor dit plan.	Zie antwoord op zienswijze 36b.	
c.	De gesuggereerde maatschappelijke acceptatie berust grotendeels op onwetendheid bij de inwoners. Als raadsleden niet eens in staat zijn om de plannen te doorgronden, hoe zouden burgers dat wel kunnen. Deze suggestieve weergaves in het OBP/MER zijn een reden om bezwaar aan te tekenen.	Zie antwoord op zienswijze 50c.	
d.	Ik teken bezwaar aan tegen de wederom onaantoonbare vooringenomenheid dan wel subjectiviteit van het Global Attractions Attendance Report 2015 als reactie over twijfels ten aanzien van geraamde groeicijfers.	Zie antwoord op zienswijze 50d.	
e.	Het antwoord op mijn vraag of de Efteling nu al te groot is voor zijn omgeving	Zie antwoord op zienswijze 42w.	

	wordt wederom met dezelfde onzin beantwoord. Er zijn toch subtielere manieren om de opdrachtgever naar de mond te praten. In tegenstelling tot het antwoord ligt de primaire verantwoordelijkheid van de gemeente niet bij een BV maar bij de burgers. Het is niet de vraag 'op welke wijze' maar OF de groei van een BV aanvaardbaar en inpasbaar is. En niet alleen in ruimtelijke zin.		
f.	In antwoord op mijn vraag over struweelvogels is te lezen dat het gebied in de praktijk geen leefgebied is voor struweelvogels. Alsof dat relevant is. Dit soort bestemmingen worden toegekend opdat er (in dit geval) struweelvogels kunnen voorkomen, niet alleen omdat ze er voorkwamen. er blijkt geen onderzoek gedaan te zijn door SOVON. Tijdens een informatieavond bleek dat de bestemming niet meer bestond, ook niet op het moment van vaststellen van het voorontwerp bestemmingsplan. Kon het voorontwerp hierdoor wel rechtsgeldig vastgesteld worden.	Zie antwoord op zienswijze 50f.	
g.	In het eindverslag inspraakprocedure is te lezen dat de gemeenteraad kennis genomen heeft van alle in deze procedure ingebrachte inspraakreacties. Er wordt hier een pertinente onwaarheid benadrukt als wordt gesuggereerd dat alle gemeenteraadsleden inhoudelijk kennis hebben genomen van het bestaan van de inspraakreacties. Bij persoonlijke navraag is gebleken dat zij geen inhoudelijke kennis hadden genomen van de vermelde reacties.	Deze opmerking heeft inhoudelijk geen betrekking op het onderhavige ontwerpbestemmingsplan. In hoeverre een individueel raadslid daadwerkelijk kennis neemt van de stukken, is een persoonlijke verantwoordelijkheid.	Nee
h.	Het is schrijnend dat door leden van 3 fracties is aangegeven dat zij de inhoud van de plannen ook niet in detail kenden.	Zie antwoord op zienswijze 82g.	
i.	Een schoolvoorbeeld van achterkamertjes politiek tussen de Efteling en de gemeente is het convenant van 1993 (verlengd in 2005). Als bewoners zijn wij nooit in kennis gesteld van de inhoud en gevolgen van dit convenant. De gemeente trad met dit convenant twee beginselen van behoorlijk bestuur: het gelijkheidsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsel.	Zie antwoord op zienswijze 50i.	
j.	In het MER dat in 1993 werd opgesteld heeft de adviescommissie in haar toetsingsadvies gewezen dat aan het aspect leefbaarheid nauwelijks aandacht werd geschonken c.q. dat de gevolgen daarvoor slechts summier zijn omschreven.	Zie antwoord op zienswijze 50j.	

	In het toetsingsadvies stond destijds dat het gevaar bestaat dat de buurtschappen geïsoleerd komen te liggen. In de huidige documenten komt het aspect leefbaarheid welgeteld 1 keer voor. In de inleiding van de bijlage van een verkeersstudie.		
k.	Alles overziend is de beoordeling voor gezondheid als neutraal beoordeeld. Alles overziend, door wie? Is gezondheid gereduceerd tot kengetalletjes voor fijnstof en geluidsoverlast, in het verleden gemeten door medewerkers van de Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 50k.	
l.	In het MER staat dat diverse milieueffecten zijn getoetst aan de wettelijke milieunormen (grenswaarden) of beleidsafspraken. Dit zegt echter niks over de gevolgen voor gezondheid. Ook onder wettelijke normen kunnen namelijk effecten optreden die van invloed zijn op de gezondheidssituatie. Dit geldt onder meer voor de componenten geluid en luchtverontreiniging.	Zie antwoord op zienswijze 50l.	
m.	In de paragraaf inrichtingsaspecten valt te lezen dat dit per saldo als neutraal wordt beoordeeld. Gewoon per saldo alles middelen en dan lijkt er niets aan het handje. Dat er groepen bewoners zijn die er letterlijk doodziek van worden, ach.... De beoogde inrichting rondom de Bernsehoef is een regelrechte bedreiging voor de psychische gezondheid van de bewoners. Of valt dit welbevinden niet binnen de wettelijke toetsingskaders dan wel voorliggende beleidsvoornemens.	Zie antwoord op zienswijze 50m.	
n.	In het lastminute verkeersplan wordt een file op minimaal 15 dagen verwacht, wat acceptabel wordt bevonden. De inhoudelijke argumentatie ontbreekt waarom de ontwrichting van het dorpsleven is toegestaan. Het wordt blijkbaar normaal gevonden.	Zie antwoord op zienswijze 50n.	
o.	De verkeersstudie kent beperkingen. Over de duur van het oponthoud en over de ondervonden vertraging kan geen uitspraak worden gedaan. Daarmee hangt de vraag samen welke mate van oponthoud nog acceptabel is. Over het aantal acceptabele dagen wordt wel een uitspraak gedaan maar over een acceptabel duur niet. Ik maak bezwaar tegen het vooruitschuiven van een potentieel ernstig probleem met	Zie antwoord op zienswijze 50o.	



	mogelijk grote consequenties voor veiligheid en bereikbaarheid van Loon op Zand.		
p.	Ik maak bezwaar tegen de methode om meteen tegen de bovengrens van wat acceptabel wordt geacht in de voorkeursvariant 2a te plannen: er is geen ruimte voor uitschieters of foutieve inschattingen. Of trekken we de bovengrens dan maar op.	Zie antwoord op zienswijze 50p.	
q.	Worstcasescenario's op het gebied van verkeer ontbreken. Die dienen er wel te zijn. Evenals plan B voor afwijkingen van groeiverwachtingen.	Zie antwoord op zienswijze 50q.	
r.	In het MER ontbreekt de geluidsmeting voor Heideweg 2. Die had er wel moeten zijn in verband met verkeersvoorkeursvariant 2a. Die op termijn als Mickey Mouse variant veel te beperkt zal blijken te zijn. De route over de Heideweg zou 72 dagen per jaar worden gebruikt. Het is maar net hoe je het bekijkt. Realistischer zou zijn: op alle dagen van het hoogseizoen.	Zie antwoord op zienswijze 50r.	
s.	Op meerdere plaatsen in het plan wordt de bestemming te summier of niet toetsbaar omschreven: de Efteling behoudt zich het recht voor om dit later in te vullen. Een (voor)ontwerp bestemmingsplan is geen carte blanche.	Zie antwoord op zienswijze 50s.	
t.	In het eindverslag van de inspraakprocedure is te lezen dat het de inspreker vrij staat om een verzoek om tegemoetkoming planschade in te dienen. Het zal niet alleen deze inspreker zijn die van deze vrijheid gebruik gaat maken. Ik hoop dat de gemeente hier rekening mee houdt in de begroting. En de bewoners kan uitleggen waarom hun lasten omhoog gaan.	Zie antwoord op zienswijze 50t.	
u.	De gemeenteraad zou zich sterk moeten maken voor ten minste een volledige financiële compensatie voor de waardedaling van het onroerend goed. Op rekening van de Efteling. Die door een bestemmingswijziging een forse stijging van de waarde van de eerder agrarische gronden kan inboeken. Waar andere ondernemers meer dan € 200,- per m2 voor moeten betalen.	Zie antwoord op zienswijze 50t.	
v.	De PAS biedt geen ruimte voor de gevolgen van dit plan.	Zie antwoord op zienswijze 2a.	
w.	Ik teken bezwaar aan tegen de verdergaande, onacceptabele aantasting van de uniciteit van het gebied waarin de buurtschappen zijn gelegen, door de	Zie antwoord op zienswijze 10e, 22c en 24a.	

<p>cumulatie van negatieve effecten. Een verandering van landelijke stilte, van harmonie met de natuur naar platte commercie. De verkwanseling of wel verpretparkisering van het buitengebied waar zelfs een cultuurhistorisch erkend waardevol buurtschap achteloos van de kaart dreigt te worden geveegd.</p>		
---	--	--

### 3.3.10 Zienswijzen instanties en organisaties

Zienswijze 83, TenneT TSO b.v.

83	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	<p>In het voorliggende bestemmingsplan worden meerdere percelen nabij de golfbaan onder de geplande verbinding (380 kV) van bestemming veranderd van agrarisch naar de bestemming recreatie - sport. Voor deze percelen is een voorbereidingsbesluit van kracht. Met dit vastgestelde voorbereidingsbesluit wordt voorkomen dat, tot het moment van publiceren van het ontwerp inpassingsplan, ontwikkelingen plaatsvinden in het gebied die de aanleg van de nieuwe hoogspanningsleiding belemmeren of onmogelijk maken. De wijziging van de bestemming in het voorliggende bestemmingsplan zal er mogelijk toe leiden dat de geplande aanleg en het beheer en onderhoud van de nieuwe hoogspanningsverbinding belemmerd kan worden. Wij verzoeken u dan ook om het beoogde gebied zoals weergegeven in het voorbereidingsbesluit buiten de grenzen van dit bestemmingsplan te houden of een andere passende oplossing te vinden.</p>	<p>Op de verbeelding en in de planregels van het bestemmingsplan is de aanduiding 'overige zone - zoekgebied tracé hoogspanningsverbinding' toegevoegd. In de planregels (artikel 28.4) is opgenomen dat ter plaatse van deze aanduiding de gronden, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd als zoekgebied voor de ontwikkeling van een hoogspanningsverbinding. Hier zijn geen nieuwe ontwikkelingen toegestaan die de aanleg, het beheer en het onderhoud van de hoogspanningsverbinding belemmeren.</p>	<p>Op de verbeelding en in de planregels is een aanduiding opgenomen zoekgebied tracé hoogspanningsverbinding'.</p>
b.	<p>Graag willen wij met de gemeente en de initiatiefnemers in overleg om invulling te geven aan de ontwikkeling van het gebied binnen de ruimtelijke reserveringsstrook.</p>	<p>De gemeente en initiatiefnemer van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 nemen de uitnodiging van Tennet aan om samen naar het inpassingsplan te kijken. Een overleg tussen Tennet en de gemeente heeft inmiddels plaatsgevonden.</p>	<p>Nee</p>

84	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	<p>In zijn algemeenheid geeft het voorliggende plan geen inzicht in, welke 'groene en blauwe' kwaliteiten aan het plangebied worden toegevoegd ten opzichte van de toevoeging van rode functies in het gebied en op welke wijze dat wordt geborgd. Het plan zal moeten voorzien in en concreet uit te voeren groene en blauwe landschapsontwikkeling die in omvang in goede verhouding staat met de te realiseren rode ontwikkelingen. Er wordt geen inzicht geboden op welke wijze de stedenbouwkundige, ecologische en landschappelijke samenhang van de toe te voegen functies wordt geborgd, omdat er slechts wordt gesproken van bebouwingspercentages. Een concrete visie (landschapsinpassingsplan) ontbreekt.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 10e.</p>	
b.	<p>Het plan maakt niet duidelijk waar verblijfsrecreatie in het plangebied zijn beslag krijgt. Wij vragen hiervoor aandacht omdat met name de bestemming Recreatie-Sport is gelegen in de zuidelijke zone. Deze zone is aangewezen voor de meer extensieve recreatie en natuur.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 54c.</p>	
c.	<p>Binnen de bestemming Recreatie-Dagrecreatie wordt een beeldkwaliteitsplan alleen als voorwaarde gesteld bij een binnenplanse afwijking van de bouwhoogte of het bebouwingspercentage. Bij de bestemmingen Recreatie-Dagrecreatie en Recreatie-Sport ontbreekt deze. Bovendien wordt aan dit beeldkwaliteitsplan alleen de voorwaarde gesteld dat er rekening gehouden moet worden met cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Wij achten dit te vrijblijvend, omdat er geen kwantitatieve en kwalitatieve voorwaarden aan zijn gesteld (conform de Werkafspraken 'Kwaliteitsverbetering 'Hart van Brabant').</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 10e.</p>	
d.	<p>In paragraaf 4.2.2 van de plantoelichting is een bebouwingsvrije zone opgenomen langs de Europalaan. Deze is niet geborgd in de regels.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 10e.</p>	

e.	De landschappelijke inpassing van de westelijk gelegen parkeerterreinen is niet in de planregels geborgd.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
f.	Op bladzijde 13 van het compensatieplan is onderbouwd waarom tot herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant (NNB) van het Duits Bosje dient te worden overgegaan. Onduidelijk is waarom niet op andere wijze invulling gegeven kan worden aan de beoogde ontwikkeling. Dit onderdeel dient nader onderbouwd te worden.	In het Natuurcompensatieplan is gekozen voor het realiseren van een verbinding tussen twee belangrijke natuurgebieden – Loonse en Drunse Duinen en Huis ter Heide – en daarmee het functioneren van het natuurnetwerk in plaats van behoud van geïsoleerde percelen zoals het Duits Bosje. Deze keuze is in de toelichting van het Natuurcompensatieplan uitgebreider gemotiveerd.	Het Natuurcompensatieplan is aangevuld met een nadere motivering over het Duits Bosje.
g.	De NNB-delen met compensatieverplichting dienen de bestemming 'Natuur' te krijgen. De nu voorgestelde bestemmingsplanregeling 'Recreatie Sport' voor deze Natuur Netwerk Brabant-delen staat op gespannen voet met artikel 5.1 lid 1 van de Verordening.	Op de verbeelding worden de gronden die onderdeel zijn van de natuurcompensatieverplichting voortkomend uit het bestemmingsplan Wereld van de Efteling (2013) via de bestemming Natuur geborgd.	De verbeelding is op dit onderdeel aangepast. De dubbelbestemming Waarde-Natuur komt te vervallen. Genoemde percelen krijgen de bestemming Natuur.
h.	Het bestemmingsplan voorziet in een verruiming van het gebied dat in de Verordening is aangeduid als Integratie Stad-Land. Wij wijzen erop dat een verzoek tot herbegrenzing dient te worden gemotiveerd. Het plan biedt op dit onderdeel nog geen verantwoording.	De gemeente heeft Gedeputeerde Staten verzocht tot herbegrenzing. Dit verzoek tot herbegrenzing Integratie Stad en Land is voorzien van de noodzakelijke motivatie.	Nee
i.	In artikel 9 'Natuur' is een afwijkingsregeling opgenomen voor de bouw van speel- en educatieve voorzieningen. Dit is in strijd met artikel 5.1 lid 3 van de Verordening.	De afwijkingsregel behorende bij artikel 9 is aangepast. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in lid 9.2 voor het bouwen van een uitkijktoren en/of schaapskooi in het Natuurgebied Het Loonsche Land, waarbij moet worden voldaan aan de volgende voorwaarden: de bouwhoogte van de uitkijktoren bedraagt niet meer dan 30 m (a); het bebouwd oppervlak van de uitkijktoren bedraagt niet meer dan 25 m <sup>2</sup> (b); de bouwhoogte van de schaapskooi bedraagt niet meer dan 8 m (c) en het bebouwd oppervlak van de schaapskooi bedraagt niet meer dan 25 m <sup>2</sup> .	De afwijkingsregeling van artikel 9 van de planregels is aangepast.
j.	In artikelen 30.1 en 30.2 zijn algemene wijzigingsregels opgenomen voor het overschrijden van bestemmingsgrenzen en het aanpassen van de situering van attracties. Deze wijzigingsregels mogen niet leiden tot aantasting van het Natuur Netwerk Brabant. De voorwaarden dienen hierop aangepast te worden.	Aan de algemene wijzigingsregels is een passage toegevoegd dat deze wijzigingsregels niet mogen leiden tot aantasting van het Natuur Netwerk Brabant.	De algemene wijzigingsregels zijn aangepast.

85	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De bestemmingen Recreatie-Sport, Recreatie-Verblijfsrecreatie en Recreatie-Dagrecreatie bieden uitgebreide bebouwingmogelijkheden waarvan de locatie niet nader is gedefinieerd. Dit biedt onvoldoende duidelijkheid over het behoud van waardevolle landschappelijke en ruimtelijke situaties. Hierdoor is het ruimtelijk beleid in het bestemmingsplangebied onvoldoende te handhaven.	Zie antwoord op zienswijze 10e en 54c.	
b.	De zonering van de bebouwingshoogte aan de Europalaan, in zones van 15m en 25m is zodanig krap opgezet waardoor deze een te grote impact heeft op het ruimtelijk beeld van de Europalaan (belangrijke entree voor Kaatsheuvel). Ook de invloed op de omliggende woningen is te groot.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
c.	Het landschappelijk beeld vanaf de N261 is een belangrijk criterium voor toetsing van de plannen aan de oostzijde. De toegestane hoogten in combinatie met bebouwingspercentages zijn een te groot risico voor het behoud van dit beeld. Een landschappelijke buffer is hier noodzakelijk.	Specifiek is voor de oostelijke uitbreiding van het attractiepark in de bouwregels opgenomen dat de combinatie van bouwhoogten en bebouwingspercentage niet mag leiden tot een massief bouwblok. Hiervoor is vastgelegd dat over de totale lengte van het perceel grenzend aan de N261 maximaal 45% van de bouwwerken en attracties boven de boomgrens mogen uitkomen. Het landschappelijk beeld blijft groen, maar daar wordt het element leisure aan toegevoegd, in lijn met de ambities voor de zone langs de N261.  Het noordelijk deel van de oostelijke uitbreiding krijgt in het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 35 m, waar eerder werd uitgegaan van een bouwhoogte van 50 m.	De verbeelding van het bestemmingsplan is aangepast, zodanig dat het noordelijk deel van de oostelijke uitbreiding een maximale bouwhoogte heeft van 35 m in plaats van 50 m.
d.	De bestemming van parkeervoorzieningen is niet nader gedefinieerd. De aanleg van (grootschalige) parkeerterreinen is daarmee onvoldoende controleerbaar.	Binnen de gekozen systematiek van het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030' is parkeren onderdeel van de bestemmingen Recreatie-Dagrecreatie, Recreatie-Sport en Recreatie-Verblijfsrecreatie. Binnen de bestemming Recreatie-Dagrecreatie zijn enkele percelen bestemd waarop geen bouwvlak rust. Deze percelen zijn uitsluitend bedoeld voor het realiseren van de parkeervoorzieningen aan de Horst en tussen de Dodenauweg en	De verbeelding en planregels zijn zodanig aangepast dat gebouwde parkeervoorzieningen zijn uitgesloten buiten het bouwvlak ter hoogte van de westelijke parkeervoorziening. Overkappingen ten behoeve van zonnepanelen tot maximaal 4 m

		<p>Dreefseweg. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn bij de wettelijke parkeervoorziening buiten het bouwvlak gebouwde parkeervoorzieningen uitgesloten. Hiervoor is op de verbeelding een 'specifieke bouwaanwijzing uitgesloten - gebouwde parkeervoorzieningen' opgenomen.</p> <p>Op de verbeelding waar de aanduiding 'overkappingen ten behoeve van zonnepanelen' geldt zijn wel overkappingen ten behoeve van het plaatsen van zonnepanelen toegestaan buiten het bouwvlak, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer dan 4 m bedraagt.</p>	<p>hoog zijn hier wel toegestaan.</p>
e.	<p>De bereikbaarheid van bezoekers – waarbij ook de afrit Loon op Zand wordt benut – is onvoldoende gedefinieerd.</p>	<p>De kwaliteitsmaat voor de bereikbaarheid is voorafgaand aan de uitgebreide verkeersstudie gedefinieerd in afstemming tussen de provincie, de gemeente en de Efteling: op maximaal 15 dagen is oponthoud acceptabel. Ook een maat voor oponthoud is gedefinieerd. In de Verkeersstudie 2016 is dat concreet benoemd. De gedefinieerde maatregelen op basis van verkeersstudie waarborgen dat aan deze kwaliteitsmaat wordt voldaan bij groei naar 7 miljoen Eftelingbezoeken.</p> <p>Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 21b.</p>	
f.	<p>De benutting c.q. aanpassing van bestaande routes vormt een risico voor de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse.</p>	<p>Het risico voor de ruimtelijke kwaliteit is overzienbaar. Op de Europalaan worden de maatregelen binnen het bestaande wegprofiel ingepast. Het stedenbouwkundig profiel blijft daarbij ongemoeid: de vier huidige aanwezige rijstroken worden slechts anders ingezet, namelijk dynamisch. Ook op de afritten van de N261 ligt al voldoende asfalt. Er wordt voornamelijk verf gebruikt om de rijstrookindeling te wijzigen. Op de route tussen de aansluiting Loon op Zand en Eftelingsestraat wordt gebruik gemaakt van hetzelfde wegprofiel. Langs de Heideweg wordt een vrijliggend fietspad toegevoegd. In het kader van de snelfietsroute Tilburg-Waalwijk was dat al gepland. De reconstructie van de Eftelingsestraat vergt wel een ruimtelijke ingreep omdat behalve een verbreding ook een vrijliggend fietspad moet worden ingepast.</p> <p>Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 10e.</p>	

g.	De archeologische waarden ter plaatse zijn op basis van niet geraadpleegde gegevens vastgelegd. Dit is onvolledige.	De archeologische waarden ter plaatse zijn op basis van geraadpleegde gegevens vastgelegd.	
----	---	--	--

*Zienswijze 86, Brabantse Milieufederatie en Natuurmonumenten*

86	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Voor de oostelijke uitbreiding worden gronden onttrokken aan de structuur Natuur Netwerk Brabant. Deze gronden moeten een nieuwe structuur krijgen. De structuur 'Gemengd landelijk gebied' zoals ook voor het huidige attractiepark geldt ligt in onze ogen voor de hand. Wij vragen u dan ook de provincie te verzoeken deze structuurwijziging door te voeren.	De gemeente Loon op Zand heeft Ge-deputeerde Staten (bevoegd gezag) een verzoek tot herbegrenzing Natuur Netwerk Brabant gedaan. Hierin is ver-zocht om de gronden de structuur 'Ge-mengd Landelijk' gebied te geven.	
b.	Om de uitbreiding van het attractie-park in het NNB mogelijk te maken, wordt de saldobenadering uit de Ver-ordening Ruimte toegepast. Voor-waarde is het opnemen van een ruim-telijke visie waarin ruimtelijke ontwik-kelingen in samenhang worden gezien om een grotere kwaliteitswinst te be-halen. Wij denken dat deze ruimtelijke onderbouwing in de plannen nog beter verwoordt kan worden, bijvoorbeeld in de plandoelstelling. Er ligt een gedra-gen ruimtelijke visie in de vorm van het koersdocument Landschapspark Pauwels. Rond de zomer volgt het masterplan. Deze plannen vormen de basis voor de saldobenadering.	Zie antwoord op zienswijze 84f.	
c.	De planregels maken het mogelijk om langs de N261 over de gehele lengte van het perceel een 50 meter hoog bouwwerk te plaatsen. Dit levert een ongewenst beeld op vanuit het Natio-naal Park Loonse en Drunense Duinen. Wij verzoeken u de regels zodanig aan te passen dat een dergelijke massieve bebouwingwand niet kan ontstaan. Ons voorstel is om aanvullend op het bebouwingspercentage van 11% op te nemen dat maximaal 45% boven de boomgrenzen mag uit komen.	Zie antwoord op zienswijze 85c.	
d.	Ten aanzien van de lichtuitstraling is in het ontwerp bestemmingsplan alleen geborgd dat armaturen boven de 25 meter niet mogen uitstralen. Wat ons betreft is elke uitstraling richting Na-tionaal Park Loonse en Drunense Dui-nen ongewenst. Wij verzoeken u om de nadere eis in de bouwregels anders	Zie antwoord op zienswijze 17j.	

	te formuleren en tevens in de specifieke gebruiksregels te borgen zodat ter plaatse van de aanduiding maximum bouwhoogte (m) 50 meter geldt dat lichtbronnen niet mogen uitstralen naar het Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen.		
e.	In de huidige regel staat dat het gebruik niet mag leiden tot onevenredige aantasting. Wij verzoeken u om het woord 'onevenredig' uit de regel te schrappen, uitgelokt gegil afwaarts van de Loonse en Drunense Duinen te oriënteren en uitgelokt gegil boven de boomgrens af te schermen van de Loonse en Drunense Duinen.	De tekst van de planregel is aangepast in: Het gebruik van de gronden met de bestemming 'Recreatie – Dagrecreatie' mag niet leiden tot een aantasting van de milieusituatie ter plaatse van het stiltegebied Loonse en Drunense Duinen door bij het realiseren van attracties: uitgelokt gegil te oriënteren van de Loonse en Drunense Duinen af (a) en uitgelokt gegil boven de boomgrens af te schermen (b).	De planregels (artikel 10.5.5) zijn op dit onderwerp aangepast.
f.	De Efteling wil in het kader van het inrichtingsplan Loonsche Land een uitkijktoren en schaapskooi realiseren. Het is in onze ogen ongewenst om binnen de bestemmingen Bos en Natuur nog andere bouw mogelijkheden op te nemen. Wij verzoeken u het ontwerpbestemmingsplan hierop aan te passen.	Zie antwoord op zienswijze 84i.	
g.	In artikel 10.2.2a is opgenomen dat voor gebieden zonder bouwvlak een bouwhoogte van 9 meter is toegestaan voor gebouwde parkeervoorzieningen. Wij vragen ons af of dit daadwerkelijk de bedoeling is. Ons verzoek is om deze mogelijkheid per parkeerplaats te specificeren en daar waar mogelijk te laten vervallen, maar daarbij wel de mogelijkheid voor overkapping met bijvoorbeeld zonnepanelen te behouden.	Zie antwoord op zienswijze 8e.	
h.	Naast het vastleggen van een maximaal bebouwd oppervlak verzoeken wij om ook een minimaal te realiseren percentage groen op te nemen. Voor de gebieden met de aanduiding Integratie Stad en Land geldt dat stedelijke ontwikkelingen alleen zijn toegestaan in samenhang met een evenredigheid met groene en blauwe landschapsontwikkeling. Meestal wordt dit geborgd door middel van het opnemen van de bestemming Natuur, Water of Groen. Omdat nog niet duidelijk is hoe de ontwikkelingen eruit komen te zijn willen wij dit borgen door een groenpercentage op te nemen.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	



*Zienswijze 87, Radio Vliegclub Brabant*

87	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De voorgestelde ontwikkelingen in het ontwerpbestemmingsplan, in het bijzonder de uitbreiding van het golfpark, ten noorden en oosten van onze locatie is voor ons een bedreiging voor het voortbestaan van onze club. De wijzigingen van de bestemming valt binnen het aan ons vergunde vlieggebied. Wij verzoeken u het ontwerpbestemmingsplan hierop aan te passen.	Op de verbeelding van het bestemmingsplan is een aanduiding opgenomen. In de regels wordt geborgd dat ter plaatse van deze aanduiding het vlieggebied zoals dat is afgebakend in de geldende vergunning gerespecteerd dient te worden. Dit brengt met zich mee dat bij de ontwikkeling van nieuwe holes de inrichting en situering van de holes en de Tee (afslagplaats) in overleg met de vliegvereniging zodanig gesitueerd en ingericht moeten worden zodat het vlieggebied van de vereniging niet onevenredig beperkt wordt.	Op de verbeelding van het bestemmingsplan is een aanduiding opgenomen voor de vliegclub. In de planregels zijn hieraan voorwaarden gekoppeld.

*Zienswijze 88, Gemeente Tilburg*

88	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Wij maken ons zorgen om mogelijke extra vertragingen op de N261 door groei van de bezoekersaantallen. In de beantwoording van onze zienswijze op het voorontwerp bestemmingsplan geeft u aan onderzoek gedaan te hebben naar alternatieven voor autoverkeer en parkeeroplossingen. En dat er beperkte winst is te halen uit alternatieve oplossingen zoals andere vormen van voor- en natransport, alternatieve vormen van openbaar vervoer, beïnvloeding van piekmomenten enzovoorts. Echter nergens in de juridische regeling van dit plan wordt geborgd dat de groei wordt beperkt (of anders vormgegeven) als de consequenties van die groei te grote ongewenste effecten hebben op de verkeersdoorstroming.	Zie antwoord op zienswijze 21b.	
b.	Wij vragen u aandacht voor de combinatie van ontsluitingsvariant 2a met de snelfietsroute.	De wijze waarop de snelfietsroute SFR261 en het verkeer op de route tussen de aansluiting Loon op Zand en de parkeerterreinen van de Efteling samen gaan is inderdaad een ontwerp-opgave die aandacht behoeft bij de nadere uitwerking. Uitgangspunt is dat de snelfietsroute voorrang heeft op al het overige verkeer.	
c.	In het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende MER mag beter geborgd worden hoe omgegaan wordt met de regionale effecten van deze ontwikkeling.	De regionale effecten kennen verschillende dimensies. De plannen dragen bij aan de ambitie van Hart van Brabant om een internationale recrea-	

		<p>tieve bestemming te worden. De regionale ruimtelijke afstemming wordt gezocht in Landschapspark Pauwels. De werkgelegenheidsgroei, ook voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt en de samenwerking met opleidingsinstellingen is ook regionaal. Met betrekking tot de regionale zorgen over bereikbaarheid verwijzen wij naar antwoord 21b.</p> <p>Het ontwerpbestemmingsplan is meermaals regionaal besproken, onder meer op de Bestuurlijke Ontwikkelingsdag Ruimte-Mobiliteit regio Hart van Brabant 21 december 2017. In het vast te stellen bestemmingsplan worden waarborgen opgenomen inzake de verkeersafwikkeling.</p> <p>Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 13a.</p>	
--	--	---	--

*Zienswijze 89, Gemeente Waalwijk*

89	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	In het kader van het voorliggende bestemmingsplan is weliswaar een verkeerskundig onderzoek opgesteld, maar zijn de aansluiting met van de N261 op de A59 en het wegvak tussen Kaatsheuvel en Waalwijk niet in het verkeersonderzoek betrokken. Bij ongewijzigde openingstijden leidt dit bij ons tot twijfel en zorgen over de doorstroming van het verkeer op de N261 tussen Waalwijk en Kaatsheuvel met daaruit voortvloeiende consequenties voor de bereikbaarheid van Sprang-Capelle en Waalwijk als gevolg van terugslag, mogelijk zelfs ook op de A59.	Zie antwoord op zienswijze 21b. Voor de goede orde merken wij op dat op bestuurlijk en ambtelijk niveau de plannen van de ontwikkeling van de Efteling meerdere malen zijn besproken, waaronder de afhandeling van de verkeersstromen.	Nee

*Zienswijze 90, Vermilion Energy Netherlands B.V.*

90	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	In het ontwerpbestemmingsplan wordt ingegaan op (verantwoording van) het groepsrisico in relatie met de aardgastransportleiding. Er wordt echter niet ingegaan op overige mogelijke consequenties van de beoogde ontwikkeling van de infrastructurele voorzieningen op de bedoelde gastransportleiding net buiten het plangebied. Voorbeelden zijn: de tweede aansluiting op de N261 (die de leiding kruist), de gedeeltelijke verlegging van de	Er wordt geen nieuwe aansluiting op de N261 gerealiseerd. De verlegde Horst komt niet op de gastransportleiding te liggen.	Nee

	Horst parallel aan de N261 (op de leiding?) en de realisatie van een fiets-tunnel en fietspad onder de Europa-laan (met ten noorden van de Europa-laan de Vermilion leiding die gepasseerd moet worden).		
b.	Infrastructurele werken aan de oostkant kunnen alleen uitgevoerd worden na schriftelijke toestemming van ons als leidingbeheerder. Dit is juridisch ook geborgd in het bestemmingsplan "N261, reconstructie Zuid". Naar onze mening is op dit moment niet aangetoond dat de desbetreffende onderdelen van het ontwerp bestemmingsplan uitvoerbaar zijn.	De gastransportleiding is gelegen buiten het plangebied van het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030'. In overleg met Antea Group (dat namens Vermilion werkzaamheden verricht) is afgesproken dat de gemeente in de toelichting van het onderhavige bestemmingsplan opneemt waar de gastransportleiding zich bevindt en dat als er infrastructurele maatregelen plaatsvinden eerst overleg met Vermilion plaatsvindt.	In de toelichting van het bestemmingsplan is een passage opgenomen over de gastransportleiding.

### Zienswijze 91, Bijhoudersvereniging St. Ambrosius

91	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	De bestemming van het perceel, gelegen aan de Bernsehoef (kadastraal: gemeente Loon op Zand, sectie G, nummer 2255), zou gewijzigd moeten worden van een bedrijfsbestemming naar Agrarisch met functieaanduiding: specifieke vorm van agrarisch gebruik - bijenhouderij. In het ontwerpbestemmingsplan heeft het perceel de bestemming Recreatie - Verblijfsrecreatie.	De bestemming van het perceel, gelegen aan de Bernsehoef (kadastraal: gemeente Loon op Zand, sectie G, nummer 2255), wordt uit het plangebied gehaald omdat het vigerende bestemmingsplan reeds in een passende bestemming voorziet: Agrarisch met functieaanduiding: specifieke vorm van agrarisch gebruik - bijenhouderij.	Het kadastrale perceel gemeente Loon op Zand, sectie G, nummer 2255 is uit het bestemmingsplan gehaald. De verbeelding is hierop aangepast.

### Zienswijze 92, Heemkundekring Loon op 't Sandt

92	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Vele vragen zijn in de reactie op eerdere zienswijzen niet of nauwelijks beantwoord	Zie antwoord op zienswijze 41b.	
b.	Nut en noodzaak voor de fysieke groei is niet overtuigend aangetoond	Zie antwoord op zienswijze 36a.	
c.	De premissen waarop De Wereld van de Efteling 2030 is gebouwd, zijn niet betrouwbaar en niet realistisch. Het gehanteerde rekenmodel waarin onderscheid wordt gemaakt tussen aantallen bezoekers (individuen) en bezoeken (entree-passages) is onjuist en uitermate misleidend.	Zie antwoord op zienswijze 50z.	
d.	Fysieke groei is niet noodzakelijk omdat bij het beschikken over 5800 bedden in 2030 met verblijfgasten die langer dan drie dagen blijven, het na-	Zie antwoord op zienswijze 50aa.	

	gestreefde aantal entree-passages alleen hiermee al te realiseren is, terwijl het aantal verkeersbewegingen hiermee drastisch daalt en verkeersmaatregelen rond het park onnodig zijn.		
e.	De informatieverstrekking aan de burgers schiet te kort en komt te laat en dit wekt de indruk dat de gemeente meer bereid is de Efteling te faciliteren dan haar eigen burgers. Dat dit het vertrouwen van de burger in de overheid (gemeente) ernstig ondermijnt, is overduidelijk. Burgers zijn volstrekt onvoldoende (en onvoldoende tijdig) gewezen op de consequenties die onderhavig bestemmingsplan voor hen kan hebben en voorafgaand aan dit bestemmingsplan is zelfs sprake geweest van een overeenkomst waarin de gemeente zichzelf verplichtte alles te doen om de Efteling ter wille te zijn, tot en met onteigening van onroerende goederen van derden.	Zie antwoord op zienswijze 50bb. Op grond van de wettelijke verplichting om de terinzagelegging van een ontwerpbestemmingsplan bekend te maken kan iedereen van dat plan kennisnemen en eventueel een zienswijze daartegen indienen. Hiermee wordt voldoende gewaarborgd dat eventuele belanghebbenden in voldoende mate bij de besluitvorming worden betrokken.	
f.	Een nieuw bestemmingsplan moet vooral kaders en grenzen stellen. De nu voorliggende documenten doen dit niet en geven daarmee de Efteling carte blanche. Ook in het MER is vooral gekozen voor een faciliterende insteek, niet voor het scheppen van kaders en begrenzingen.	Zie antwoord op zienswijze 50cc.	
g.	Het Nationaal Park De Loonse en Drunense Duinen mag op generlei wijze worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 12f.	
h.	In westelijke richting dient het tracé Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef als grens te worden vastgelegd. Dit tracé is van hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarde en dient - met de erven van Bernsehoef en Duiksehoef - te worden beschermd. De nog niet vastgestelde Cultuurhistorische Waardekaart van de gemeente schiet op dit punt tekort en nader onderzoek was hier nodig geweest. Op dit punt schiet het MER dus tekort.	Het tracé van deze wegen en de historische erven daarlangs worden door de plannen van de Efteling niet beïnvloed. Discussies inzake de gemeentelijke Cultuurhistorische Waardekaart vallen buiten de reikwijdte van het onderhavige MER.	
i.	Verkeersoverlast zal in de wijde omgeving van de Efteling toenemen. Ook is het zeer de vraag of de bereikbaarheid van zowel de verschillende bewoningskernen als van de Efteling zelf bij calamiteiten gegarandeerd kan blijven.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
j.	Op drukke dagen kan de Efteling een doelwit zijn voor terreur. Een rampenplan lijkt niet voorzien en in het MER komt het woord calamiteit uitsluitend	Zie antwoord op zienswijze 50gg.	

	voor in relatie tot de toegangswegen van de Efteling zelf.		
k.	De suggestie dat een nieuwe ontsluiting vanaf de N261 nodig (en mogelijk) zou kunnen zijn is absurd. De recent opnieuw ingerichte weg herinrichten zou kapitaalvernietiging zijn en het wordt bepaald niet veiliger.	Zie antwoord op zienswijze 50hh.	
l.	De leefbaarheid in de wijde omgeving van de Efteling wordt ook nu al negatief beïnvloed door de aanwezigheid van de Efteling. Het is niet wenselijk dit effect te versterken. De gedachte dat de Efteling welzijn (zowel in werkgelegenheid als in recreatieve mogelijkheden) moet bieden aan de inwoners van de gemeente Loon op Zand is blijkbaar verlaten zonder dat de statuten van de Stichting Natuurpark de Efteling hierop zijn aangepast.	Zie antwoord op zienswijze 42j.	
m.	Op het gebied van archeologische waarden volstaan het bestemmingsplan en het bureauonderzoek in het MER niet. Hierin is uitgegaan van een foutieve veronderstelling met betrekking tot de omvang van het veengebied dat zich binnen de gemeente Loon op Zand heeft bevonden, met als gevolg dat een onjuist beeld wordt geschetst van de historische geografie en de daarmee samenhangende cultuurhistorische waarden in het gebied. Bovendien wordt onjuist verwezen naar historisch kaartmateriaal dat blijkbaar door de opstellers van dit rapport wel wordt genoemd, maar niet is geraadpleegd. Dit betekent dat op dit materiaal gebaseerde conclusies in dit rapport niet serieus genomen kunnen worden.	Zie antwoord op zienswijze 50jj.	
n.	De in het plan MER voorgestelde ruimtelijke zonering heeft inmiddels een wezenlijk andere basis gekregen dan waarvan sprake was toen het ontwerpbestemmingsplan en MER werden opgesteld. Doordat inmiddels delen van de zuidelijke zone zijn overgedragen aan Natuurmonumenten zijn de mogelijkheden om deze gronden te ontwikkelen essentieel veranderd en beperkt.	Zie antwoord op zienswijze 50kk.	
o.	De opmerking dat alle uitbreidingsgebieden waarin attracties en verblijfsaccommodaties komen te liggen worden aangelegd in een parkachtig landschap met een verrassend en sprookjesachtig karakter, gaat voorbij aan het feit dat	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

	deze gebieden al een eigen karakter hebben en aan de cultuurhistorische waarden die hierin liggen besloten. Dit is ook in strijd met de statuten Stichting Natuurpark de Efteling.		
p.	Bij grote drukte zal variant 1a ertoe leiden dat Loon op Zand en De Moer vanaf de N261 onbereikbaar worden. Het noordelijke deel van de Heideweg, tussen de afrit van de N261 en de Horst, is totaal niet op een dergelijke grote verkeersstroom berekend. Zowel het dorp Loon op Zand, De Moer, Landgoed Huis ter Heide, Experience Island als de Loonse en Drunense Dui- nen worden hiermee vanaf de N261 onbereikbaar	Zie antwoord op zienswijze 50mm.	
q.	De provincie heeft uitgesproken het gebied aan de Horst niet te willen wijzigen. Het is de nadrukkelijke wens van de provincie de Horst niet te verleggen en de groene buffer langs de westrand van de N261 in stand te houden. Ook zichtbaarheid vanaf de N261 is niet wenselijk. De plannen druisen hier nadrukkelijk in tegen de wensen van de provincie en tegen de doelstellingen zoals geformuleerd in de statuten van de Stichting Natuurpark de Efteling. Het toestaan van bouwhoogtes tot maximaal 50 meter is ook vanuit dit oogpunt ongewenst. Het verleggen van de Horst betekent een ongewenste ingreep in het cultuurhistorische landschap.	Zie antwoord op zienswijze 50nn.	
r.	Parkeren aan de Horst is uiteraard geen parkeren op afstand. Van serieus onderzoek naar de mogelijkheden van parkeren op afstand (eventueel buiten de gemeentegrenzen) is geen sprake geweest. Aansluiting op de plannen van Tilburg en Landschapspark Pauwels voor een transferium is niet overwogen.	Zie antwoord op zienswijze 23a.	
s.	De in het bestemmingsplan en het MER gegeven cijfers (bezoekersaantallen, verkeersbewegingen, parkeer-ruimte zowel nu als in 2030) bieden geen onderbouwing voor de vooral ruimtelijke groei die De Wereld van de Efteling 2030 beoogt. De basis onder het hele plan is daarmee bijzonder wankel en de presentatie is misleidend.	Zie antwoord onder 11c en 20c.	
t.	Het oponthoud bij met name het arriveren van de gasten in de drukke ochtenduren wordt niet veroorzaakt op de	Zie beantwoording op zienswijze 50qq.	

	Europalaan. De echte bottleneck zit in de doorstroming op het terrein van de Efteling zelf. Regelmatige vermelding in de fileberichten in de media draagt bij aan de naamsbekendheid van de Efteling en is gratis reclame. Dit doet vermoeden dat de Efteling is gebaat bij oponthoud.		
u.	De conclusie dat 'nieuwe (tot 50 meter hoge) bebouwing aan de oostzijde (...) landschappelijk goed inpasbaar (is) waardoor de impact van nieuwe elementen op de omgeving beperkt is, is uiterst subjectief en aanvechtbaar. Elke vorm van horizonvervuiling in de omgeving - en met name in de Natura 2000 gebieden - is onwenselijk. De kracht van het grotere gehele gebied is nu juist dat hier zeer verschillende vormen van recreatie naast elkaar bestaan zonder elkaar in de weg te zitten.	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	
v.	Het hanteren van langere openingstijden op drukke dagen kan weliswaar bijdragen aan het meer gespreid verlaten van het park door bezoekers, maar betekent ook een langere belasting van de omgeving met lawaai en licht.	Zie antwoord op zienswijze 50ss.	
w.	Ruilverkaveling heeft weliswaar ten westen van de Efteling delen van het oude verkavelingspatroon aangetast, maar zeker niet volledig verwoest. En juist het cultuurhistorisch bijzonder waardevolle lint met de ontginningshoeven is nog steeds herkenbaar en intact aanwezig.	Zie antwoord op zienswijze 50tt.	
x.	In het archeologisch bureauonderzoek door Econsultancy zijn enkele vergissingen gemaakt die consequenties hebben voor een goed begrip en de waardering van het landschap en daarin gelegen archeologische waarden. De turfkaart van Karel Leenders heeft betrekking op West-Brabant en de aangrenzende delen van de provincie Antwerpen tot aan de oostgrens van de gemeente Dongen. Het grondgebied van onze gemeente is niet gekarteerd. Hier dienen dus wel degelijk de paleogeografische kaarten van Vos en De Vries (2015) en de kaarten van De Bont (1993) leidend te zijn. De verwijzing naar de kaart van Hendrik Verhees als 'een van de oudste kaarten van het gebied' is op zichzelf juist, maar de opstellers van het rapport verwarren hier twee kaarten. De door	Zie beantwoording op zienswijze 50uu.	

	<p>hen beschreven kaart is de Verheeskaart van de Meierij van 's-Hertogenbosch uit 1794 en die kan inderdaad niet erg gedetailleerd worden genoemd. Verhees maakte echter in 1773 ook een wel degelijk zeer gedetailleerde en nauwkeurige Caert Figuratie van de hele heerlijkheid Loon op Zand. Het is duidelijk dat deze kaart door de opstellers van het rapport van Econsultancy niet is geraadpleegd. In het "gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel" suggereert Econsultancy dat Bernsehoef en Duiksehoef jonger zouden kunnen zijn dan het buurtschap Efteling. Het omgekeerde is vanuit historisch geografisch oogpunt veel waarschijnlijker.</p>		
y.	<p>De vrijstelling van verplichting tot archeologisch onderzoek voor bodemingenrepen die niet dieper gaan dan 50 cm beneden het maaiveld staat weliswaar in het vigerende (niet formeel vastgestelde) archeologiebeleid van de gemeente, maar is één van de redenen waarom onder meer de heemkundekringen dit beleid hebben afgekeurd. Meer gangbaar is hiervoor een diepte van 30 cm te hanteren en binnen het hele plangebied is het veel verstandiger in de opzicht helemaal geen vrijstelling te hanteren. Bij een vrijstellingsdiepte van 50 cm kan er gevoeglijk van worden uitgegaan dat alle archeologische sporen worden vernietigd voordat zij kunnen worden gedocumenteerd. Ook de gehanteerde oppervlakten die worden vrijgesteld zijn aanvechtbaar.</p>	Zie antwoord op zienswijze 50vv.	
z.	<p>Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven zijn hoeveontginningen. Dit ensemble van laatmiddeleeuwse en latere ontginningsrelicten is zeldzaam en bijzonder waardevol (en ook als zodanig gewaardeerd in de cultuurhistorische inventarisatie ten behoeven van Landschapspark Pauwels). Verder is het niet onderkennen van de aanwezigheid van hoogveen in een tamelijk recent verleden geen goede bijdrage aan een goed begrip van bodem en grondwatertrap. Ook het hiermee samenhangende ontstaan van de stuifzanden is onvoldoende begrepen.</p>	Zie antwoord op zienswijze 50ww.	
aa.	<p>De vooralsnog niet vastgestelde Cultuurhistorische Waardekaart en het bijbehorende rapport van Kuilenburg</p>	Zie antwoord op zienswijze 50xx.	



	(2017) zijn door de heemkundekringen afgewezen omdat zij niet voldoen. Dit alles heeft consequenties voor het inzicht in de archeologische potenties en waarden.		
--	--	--	--

### 3.3.11 Zienswijze Rassers Advocaten

*Zienswijze 93, Rassers Advocaten (namens 81 personen + handtekeningenlijst)*

93	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Cliënten ondervinden momenteel al veel (geluid-, parkeer- en verkeers)overlast van de Efteling. Zij vrezen dat die overlast alleen maar zal toenemen. Bovendien vrezen zij voor additionele lichthinder, windhinder, visuele hinder, aantasting van het landschap en verslechtering van de luchtkwaliteit.	Zie antwoord op zienswijze 2b en 10e.	
b.	De gronden van de westelijke uitbreiding hebben in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming Recreatie - Dagrecreatie. De afstand tot de bestemmingsgrens is op grond van artikel 10.2.1 slechts 3 meter. Gebouwen moeten weliswaar binnen het bouwvlak worden gebouwd, maar gebouwde parkeervoorzieningen mogen tot 9 meter hoogte ook buiten het bouwvlak gerealiseerd worden. Dit betekent dat cliënten op een (kortste) afstand van ca. 45 meter parkeergarages van 9 meter hoog voor hun woningen krijgen. Voor dit gedeelte geldt ook geen maximum bebouwingspercentage. Cliënten vrezen ook voor additionele geluidsoverlast, parkeeroverlast en lichthinder als gevolg van koplampen.	Zie antwoord op zienswijze 8e.	
c.	Cliënten ondervinden reeds ernstige parkeeroverlast in de wijk. Met het verplaatsen van de parkeervoorzieningen tot voor hun deur, verwachten cliënten dat de overlast aanzienlijk zal toenemen. In de toelichting wordt gesteld dat voorzieningen en-of maatregelen worden genomen om parkeren in de aangrenzende wijk-buurtten tegen te gaan. Welke voorzieningen en-of maatregelen echter getroffen zullen worden, wordt niet aangegeven.	Zie antwoord op zienswijze 8e.	
d.	In paragraaf 3.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is ten onrechte aangegeven dat, nu de plangrenzen en	In het MER zijn alternatieven meegenomen. Doel hiervan is actief te zoeken naar mogelijkheden om plannen te	Nee

	<p>zonering is vastgesteld in het Masterplan Wereld van de Efteling 2030, er geen discussie meer bestaat over de locatie c.q. ruimtelijke begrenzing van de uitbreidingszones. Deze discussie bestaat wel degelijk. Het MER had namelijk locatie-alternatieven moeten bevatten, onder andere parkeren op afstand. Verplaatsing van het golfterrein naar de beoogde westelijke uitbreiding had ook een alternatief moeten zijn. Ten onrechte is er geen onderzoek gedaan naar alternatieve locaties dan wel een alternatieve invulling van de beoogde ontwikkeling. Op grond van artikel 7.7 en artikel 7.23 van de Wet milieubeheer (hierna Wm) geldt dat het MER ten minste bevat een beschrijving van de voorgenomen activiteit, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen.</p>	<p>verbeteren en milieugevolgen te beperken. Hierbij is het van belang dat de alternatieven voldoen aan de volgende criteria: daadwerkelijk uitvoerbaar, technisch mogelijk, betaalbaar, relevant gezien de milieugevolgen. Uiteraard moet een alternatief zodanig zijn dat de initiatiefnemer daarmee de doelstellingen van het project kan realiseren.</p> <p>Gezien de huidige situatie is het belangrijkste milieugevolg voor de omgeving verkeer en parkeren en de daarmee samenhangende milieugevolgen. Het toevoegen van een alternatieve locatie voor de inrichting is daarmee niet noodzakelijk.</p> <p>Het MER is inmiddels ook getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r., die ook beoordeelt of er voldoende alternatieven en varianten zijn onderzocht. De Commissie voor de m.e.r. had op dit punt geen aanvullende vragen en kon zich dus vinden in de aanpak.</p> <p>Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 24a.</p>	
e.	<p>In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zijn in paragraaf 3.4 een aantal vaststaande en variabele elementen geformuleerd. Geen zekerheid bestaat dat deze vaststaande en variabele elementen (kunnen) worden gerealiseerd. Het is niet duidelijk wat wel en niet gerealiseerd zal gaan worden.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 50cc.</p>	
f.	<p>Nut en noodzaak van de tweede toegangsweg dient nog aangetoond te worden. Een goede verkeersafwikkeling is de uitdaging voor de ambitie van de Efteling. Maar juist op dit onderdeel schiet het bestemmingsplan tekort.</p>	<p>Nut en noodzaak zijn wel degelijk onderbouwd. De noodzaak van de tweede toegangsweg is deugdelijk aangetoond door middel van de verkeersstudies uit 2016 en 2017. Deze studies onderbouwen dat een tweede aansluiting noodzakelijk is en met welke maatregelen de verkeersafwikkeling en daarmee de bereikbaarheid van de regio, de gemeente Loon op Zand en de Efteling gewaarborgd is.</p> <p>In het bestemmingsplan staan de uitkomsten van de verkeersstudies in paragraaf 5.3.1 (Verkeersstudie) en paragraaf 5.4 (Beoordeling effecten) beknopt toegelicht. In het deelrapport Verkeer van het MER (dat de onderlegger voor het bestemmingsplan vormt)</p>	<p>Nee</p>

		<p>is een uitgebreide onderbouwing opgenomen.</p> <p>De noodzaak van een tweede ontsluiting: uit de verkeersstudie volgt dat de omstandigheid dat het vertrekkende Eftelingverkeer niet met twee rijstroken de N261 kan worden opgeleid, maatgevend is voor spreiding van dit verkeer over twee aansluitingen. Bij het toevoegen van Eftelingverkeer aan de N261 met twee rijstroken ontstaat er door het invoegende verkeer zoveel 'turbulentie' dat het doorgaande verkeer op de N261 stagneert. Dat betekent dat het Eftelingverkeer met slechts 1 rijstrook aan de N261 kan worden toegevoegd. Een enkele rijstrook biedt te weinig capaciteit waardoor de file die ontstaat terugslaat Kaatsheuvel in. Daarmee is de bereikbaarheid van deze kern in het geding en kan het Eftelingverkeer niet binnen acceptabele tijd het parkeerterrein van de Efteling verlaten. Al bij meer dan 5,05 miljoen bezoeken leidt dat tot opthoud op meer dan 15 dagen per jaar. Door nu het Eftelingverkeer te spreiden over twee afzonderlijke punten die invoegen op de N261 wordt dit probleem op een adequate wijze opgelost.</p>	
g.	<p>Bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk maakt dient een motivering gegeven te worden waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien. De vereiste beschrijving staat op pagina 38-40 maar voldoet niet aan de daaraan gestelde eisen. De toelichting bij het ontwerpplan bevat enkel een uiteenzetting van de beleidsambities om het aanbod aan de desbetreffende voorzieningen uit te breiden. Ook ingevolge het bepaalde in artikel 3.1 van de Verordening ruimte dient de toelichting bij het plan een verantwoording te bevatten dat toepassing is gegeven aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik.</p>	<p>De motivering 'waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan' en 'toepassing geven aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik' komen in de praktijk op hetzelfde neer. Bij de beschrijving van de behoefte staat ook een deel van de beschrijving waarom de ontwikkeling niet binnen het bestaande park/bestaand stedelijk gebied mogelijk is. Bij de beschrijving van de behoefte is aangegeven dat het huidige attractiepark bijna vol is en dat dit te maken heeft met het uitgangspunt dat maximaal 11% van het attractiepark bebouwd mag worden. De filosofie daarachter is dat gasten ondergedompeld worden in de Wereld van de Efteling, een sprookjesachtige omgeving met veel aandacht en ruimte voor een natuurlijk landschap met verrassingselementen. Dit uitgangspunt bepaalt de identiteit en kernkwaliteit van de Efteling. De Efteling is daarin uniek. Ook de inzet op meer binnenattracties ten gunste van jaarrondgebruik vraagt</p>	Nee

		<p>meer ruimte omdat daarmee een grotere aanslag op het bebouwingspercentage van 11% wordt gedaan. Veel meer dan bijvoorbeeld de uitbreiding van het Sprookjesbos dat juist in een landschappelijke setting is geplaatst. Tot slot is de Efteling al 66 jaar gevestigd op deze locatie. Binnenstedelijke uitbreiding is niet mogelijk qua omvang en effect.</p> <p>Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 13a.</p>	
h.	<p>In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is in het geheel niet getoetst aan de provinciale ambitie voor de Meierij. Op geen enkele wijze is derhalve gemotiveerd dat met de verdere ontwikkeling van de Efteling de geformuleerde doelen van de Meierij daadwerkelijk worden gehaald.</p>	<p>De Wereld van de Efteling versterkt de kwaliteiten van de Meierij en voegt daar een unieke recreatieve dimensie aan toe. Recreatieve routestructuren blijven in stand. De ecologische waarden van het landschap worden versterkt door in te zetten op het verbinden van het natuurnetwerk.</p> <p>Aan het bestemmingsplan is een beeldkwaliteitsplan toegevoegd. In het beeldkwaliteitsplan is een landschappelijke analyse gemaakt waarin onder meer wordt ingegaan op de Meierij.</p>	<p>Aan het bestemmingsplan is een beeldkwaliteitsplan toegevoegd.</p>
i.	<p>De ontwikkelingen zijn ten onrechte beoordeeld aan de hand van de geconsolideerde versie van de Verordening ruimte 2014 van juli 2017. Toetsing had moeten plaatsvinden op basis van de geconsolideerde versie van 1 januari 2018. Vervolgens wordt ongemotiveerd aangegeven dat aan de regels van de Verordening wordt voldaan.</p>	<p>De geconsolideerde versie van de Verordening ruimte van januari 2018 heeft niet geleid tot wijzigingen in de regels, maar alleen in de kaartbeelden. Die wijzigingen hebben geen betrekking op het plangebied. In paragraaf 4.2.2 en 4.4 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt per onderwerp indien relevant gemotiveerd waarom aan de Verordening ruimte wordt voldaan.</p>	<p>Er is getoetst aan de geconsolideerde versie van de Verordening ruimte (januari 2018). Dit is toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan.</p>
j.	<p>In de toelichting is vermeld dat het ontwerpbestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030' vrijwel geheel is geprojecteerd binnen de aanduiding 'integratie stad en land'. Het oostelijk deel van het plangebied heeft echter een andere aanduiding. De provincie wordt verzocht om de grens van het gebied tussen de Horst en N261 te wijzigen in de aanduiding 'integratie stad en land', zodat uitbreiding hier mogelijk wordt. Dit verzoek tot wijziging is blijkbaar gebaseerd op artikel 5.4 van de Verordening ruimte. Aan de voorwaarden van dit artikel wordt echter niet voldaan. Uit de geconsolideerde versie van de Verordening (1 januari 2018) blijkt overigens dat de provincie het verzoek tot wijziging niet ingewilligd heeft. De ontwikkelingen uit het</p>	<p>Het voornemen om een verzoek bij Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Noord-Brabant in te dienen voor herbegrenzing van de Verordening ruimte is kenbaar gemaakt in de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030'.</p> <p>Het verzoek voor de herbegrenzing is na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend bij GS. GS zijn bovendien in kennis gesteld van de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan.</p>	<p>Nee</p>

	ontwerpbestemmingsplan worden derhalve onrecht mogelijk gemaakt. Aangezien alle ontwikkelingen met elkaar verband houden, brengt de omstandigheid dat het oostelijk deel niet kan worden ontwikkeld ook met zich dat het westelijk deel niet verder kan worden ontwikkeld. Conclusie is derhalve dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de verordening, en om die reden niet kan worden vastgesteld.		
k.	In het ontwerpbestemmingsplan wordt ten onrechte vanuit gegaan dat per saldo in de nieuwe situatie een maximale toename plaatsvindt van 3% aan bebouwing. Gelet op de omstandigheid dat in de nieuw te ontwikkelen gebieden verschillende bebouwingspercentages gelden van tot wel 60% zal de toename aan bebouwing aanzienlijk hoger liggen. Cliënten stellen zich dan ook op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan, voor zover het betreft het westelijk deel, in ieder geval in strijd is met het bepaalde in artikel 9.1, eerste lid, onder a van de Verordening ruimte. Voor dit deel geldt immers niet dat de stedelijke ontwikkeling geschiedt in evenredigheid met een groene en blauwe landschapontwikkeling.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
l.	Cliënten stellen zich op het standpunt dat in het ontwerpbestemmingsplan niet is vastgelegd dat de groene en blauwe landschapontwikkeling (aanleg en instandhouding) wordt geborgd.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
m.	Het financieel compenseren van het verlies aan natuurnetwerk door geld te storten in een fonds is onvoldoende. Daarbij komt dat er geen enkele zekerheid bestaat over het daadwerkelijk tot stand komen van deze compensatie. Daarnaast is de omvang van de compensatie onduidelijk.	Zie antwoord op zienswijze 36g.	
n.	Het ontwerpbestemmingsplan is niet in overeenstemming met de ruimtelijke visie 'Hart van Brabant 2025'. Zo is niet gegarandeerd/geborgd het behoud en versterking van het gevarieerde, vitale en samenbindende landschap. De nieuwe functies zijn qua aard en schaal niet inpasbaar en dragen niet bij aan behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit.	In de visie 'Hart van Brabant 2015' is de Efteling benoemd als een van de sterke troeven in de vrijetijdseconomie. De visie biedt beleidsmatig ruimte voor uitbouw en de ontwikkeling van een Leisure boulevard.  Wat betreft de lagenbenadering blijkt dat de analyse van de twee bovenste lagen (infrastructuur en occupatie) de uitgangspunten bevatten die leidend	Nee

		<p>zijn voor de planvorming. De ondergrond bevat geen waarden die van invloed zijn op ruimtelijke keuzes.</p> <p>Het behoud en versterking van de aanwezige waarden hebben de basis gevormd voor de planuitwerking (onder andere in het beeldkwaliteitplan). In het plan is een zorgvuldige inpassing en overgang naar het landschap geborgd. Daarnaast heeft het plan een stedenbouwkundige opzet, die recht doet aan de waarden in het gebied. De provincie wordt op grond van het bovenstaande gevraagd de grenzen te wijzigen naar 'integratie stad-land' op basis van artikel 9.3 van de Verordening ruimte.</p>	
o.	<p>Bereikbaarheid is een cruciale randvoorwaarde voor een goede ruimtelijke ontwikkeling. Bereikbaarheid is met dit ontwerpplan niet gegarandeerd. De aansluiting op de N261 blijft overbelast en het gekozen voorkeursalternatief is niet onderzocht in het MER. Dit alternatief biedt bovendien geen soelaas.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 10f, 72d en 72e.</p>	
p.	<p>Het ontwerpbestemmingsplan voldoet op een aantal punten niet aan de Structuurvisie Loon op Zand. Zo wordt nieuwe bebouwing niet landschappelijk en/of duurzaam ingepast. Parkeren wordt niet compact en geïntegreerd in het landschap opgelost. Er is geen aandacht voor de overgang naar het woongebied. Van het creëren van een robuuste zone met waterpartijen en opgaande beplanting langs de rand van Kaatsheuvel is geen sprake.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 10e.</p>	
q.	<p>De nieuwe toegangsweg via een recreatieve poort met informatiecentrum en transferium langs de N261 wordt niet mogelijk gemaakt.</p>	<p>Natuurmonumenten heeft aangegeven geen behoefte te hebben aan een informatiecentrum aldaar. Er zal worden onderzocht of het parkeren aan de Horst ook ingezet kan worden als transferium.</p>	<p>Nee</p>
r.	<p>De doorstroming moet in 2025 overal op hetzelfde niveau zijn als in de huidige situatie. Cliënten stellen zich op het standpunt dat, gelet op de beoogde toename van het aantal bezoeken aan de Efteling, alle redenen bestaan om aan te nemen dat de verkeersafwikkeling in negatieve zin zal veranderen.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 60b.</p>	
s.	<p>In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is vermeld dat de gemeente de belangen van fietsers en</p>	<p>In het bestemmingsplan en het MER is beschreven dat de recreatieve verbindingen en routes rondom het park in stand blijven. Ook is onderbouwd hoe</p>	<p>Nee</p>

	voetgangers in het oog houdt. Zij zouden ongehinderd rond de Efteling, in het Loonse land kunnen fietsen en wandelen. Hiervan zal, gelet op het vo- renstaande, evenwel geen sprake zijn. De verbindingen en routes rondom het park worden belemmerd door de in het ontwerpbestemmingsplan neergelegde ontwikkelingen. In de Verkeersvisie Loon op Zand is aangegeven dat het doel is om ook tot een verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van de Efteling te komen, naast een vlotte en veilige bereikbaarheid.	de kwaliteit daarvan gewaarborgd blijft.	
t.	In de Verkeersvisie Loon op Zand is aangegeven dat het doel is om ook tot een verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van de Efteling te komen, naast een vlotte en veilige bereikbaarheid.	De verbetering van de bereikbaarheid heeft vanuit het oogpunt van verkeer ook een positieve invloed op de leefbaarheid.	Nee
u.	De leefbaarheid van de omgeving gaat door de grootschalige uitbreidingsplannen en de toename van het jaarlijks aantal bezoeken aan het park aanzienlijk op achteruit.	Door de gemeente wordt een belangenafweging gemaakt of met voorliggend bestemmingsplan sprake is van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat voor de omgeving. Om de effecten van de planontwikkeling te toetsen is een milieueffectrapport opgesteld. De gemeente wil, als toeristisch-recreatieve gemeente, de uitbreiding van de Efteling faciliteren, rekening houdend met het woon- en leefklimaat van onze inwoners.	Nee
v.	Het blijft onderbelicht of er überhaupt behoefte bestaat aan een dergelijke massale uitbreiding van de Efteling. Als de ontwikkeling van de bezoekersaantallen na 2020 moeilijk is te voorspellen, dan kan niet gezegd worden dat deze stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.	Zie antwoord op zienswijze 36a.	
w.	Indien de ontwikkeling van de bezoekersaantallen moeilijk is te voorspellen, waarom voorziet het ontwerpplan dan in een ontwikkeling die doorloopt tot 2030.	Zie antwoord op zienswijze 11a.	
x.	Nu de beoogde ontwikkelingen, zoals beschreven in het Masterplan, onzeker zijn, en allerminst vast staan, kan het Masterplan ook niet dienen als het basisalternatief dat in het MER wordt onderzocht. Het masterplan vormt ten onrechte de basis voor de m.e.r.-studie naar de effecten op natuur en milieu.	Zie antwoord op onder 93d.	
y.	Het Masterplan is slechts een (globaal) ambitie-document, en kan niet dienen	Het Masterplan 'Wereld van de Efteling 2030' is een beleidsdocument dat door de gemeenteraad van Loon op	Nee

	als basis voor het (ontwerp)bestemmingsplan en/of het MER. Bovendien is het Masterplan - in strijd met het gehanteerde uitgangspunt - niet één op één vertaald in het ontwerpbestemmingsplan.	Zand op 16 februari 2017 is vastgesteld. Derhalve vormt het masterplan een beleidsmatig toetsingskader voor het onderhavige bestemmingsplan. Dit plan, dat voorziet in een aantal alternatieven, is vanwege de effecten in de m.e.r.-studie onderzocht. Het doel van het milieueffectrapport (MER) is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming, in dit geval de besluitvorming over het gemeentelijk bestemmingsplan. In een MER worden mogelijke alternatieven en de milieugevolgen daarvan inzichtelijk gemaakt, zodat bij de keuzes die mogelijk zijn bij de vaststelling van een bestemmingsplan duidelijk is wat de milieugevolgen daarvan zijn. Er wordt een zekere mate van flexibiliteit geboden omdat de exacte invulling van het plangebied nog niet bekend is. De maximale invulling van deze flexibiliteit is in het kader van de totstandkoming van het bestemmingsplan beoordeeld.	
z.	In het ontwerpplan is echter niets met beide voorwaarden gedaan. Parkeren op afstand had als één van de alternatieven in het MER moeten worden onderzocht, en nut en noodzaak van de tweede ontsluiting op de N261 had eveneens deel van het MER moeten uitmaken	Zie antwoord op zienswijze 10c.	
aa.	In het MER is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar het uiteindelijke voorkeursalternatief. Onduidelijk is dan ook hoe het voorkeursalternatief in de praktijk vorm zal krijgen en wat de (milieu)gevolgen hiervan zijn.	Zie antwoord op zienswijze 74d.	
bb.	In het kader van de verkeersafwikkeling is onvoldoende onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om het overgrote deel van de bezoekers te laten parkeren op afstand van het park.	Zie antwoord op zienswijzen 10c en 72d.	
cc.	Er moet meer waarde gehecht worden aan de belangen van omwonenden bij een goede bereikbaarheid van hun woningen in vergelijking tot het belang van de bezoekers van de Efteling die er circa 20 minuten langer over doen om het park te bereiken.	Zie antwoord op zienswijzen 10c en 72d.	
dd.	Het verkeersonderzoek dat ten grondslag ligt aan het ontwerpbestemmingsplan is ondeugdelijk, omdat onvoldoende zekerheid bestaat over de juistheid van de invoergegevens. Er bestaat geen enkele reden om als invoer-	Er is een uitgebreide verkeersstudie uitgevoerd waarin onderzoek is gedaan naar de omvang van het verkeer dat de Efteling aantrekt en de routes die dit verkeer rijdt. Dit is gebaseerd op een uitgebreide inventarisatie van de huidige verkeersomvang.	Nee



	gegevens een jaarlijks aantal van 7 miljoen bezoeken te hanteren. In het onderzoek is ten onrechte enkel rekening gehouden met gemiddelde aantallen bezoeken verspreid over het gehele jaar. Aan de berekening van verkeersintensiteiten kan om die reden geen enkele waarde worden gehecht.	In de rapportage van de verkeersstudie (2016 en 2017) als ook in het MER is het onderzoek dat plaatsgevonden heeft uitgebreid onderbouwd. Voor dit uitgebreide onderzoek is onder meer gekozen omdat gebleken is dat het gebruikelijk gehanteerde verkeersprognosemodel de omvang en routekeuze van het Eftelingverkeer onderschat. Er is geen reden om te twijfelen aan een onderschatting van het aantal verkeersbewegingen.	
ee.	De omwonenden stellen zich op het standpunt dat het gekozen voorkeursalternatief zorgt voor hinder, bestaande uit onder meer verkeersopstoppingen nabij hun woningen wat zorgt voor een verminderde bereikbaarheid, extra stank van uitlaatgasen, geluidhinder en lichthinder.	Zie antwoord op zienswijze 2b, 8f en 19e.	
ff.	Het gebruik van de Eftelingsestraat als ontsluitingsroute heeft tot gevolg dat cliënten geheel door verkeer worden ingesloten op de piekmomenten van de dag. Dit heeft een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat tot gevolg. Op P2 en P3 worden 9.500 parkeerplaatsen voorzien. Dit betekent derhalve dat bijna 20.000 voertuigen alleen al met bezoekers voor de Efteling langs de woningen van cliënten zullen rijden. Daarnaast is onvoldoende geborgd dat bezoekers niet zullen parkeren in de wijk.	De bewoners van de Lek, Koningsdiep en Heiakker zullen te maken krijgen met een beperkte toename van het verkeer over de Europalaan en Dreefseweg. Slechts 5% van het Eftelingverkeer maakt namelijk gebruik van deze route. Verder is de ontsluitingsstructuur van de parkeerterreinen zo ontworpen dat het verkeer naar P2 en P3 (het nieuwe parkeerterrein P-West) geen gebruik maakt van de wegen in/rond Kaatsheuvel anders dan via de volgende routes: - 82% van het verkeer rijdt van N261 via Europalaan tot aan (huidige) hoofdentree Efteling bij P1; van daaruit gaat een deel van het verkeer via een interne weg over Eftelingterrein naar P-West; - 13% van het verkeer rijdt vanaf de aansluiting Loon op Zand via Heideweg, Horst tot aan de Eftelingsestraat; vanaf daar rijdt 5% door over de Eftelingsestraat tot voor de Dodenauweg; vanaf dat punt rijdt deze 5% via een interne weg over Eftelingterrein naar P-West. - 5% van het verkeer rijdt vanuit Dongen over de Dreefseweg en Europalaan naar de hoofdentree bij P1. Met deze ontsluitingsstructuur wordt het gebruik van de wegen in en rond Kaatsheuvel door Eftelingverkeer zoveel mogelijk voorkomen. De verkeersstructuur is bovendien zo ingericht dat	Nee

		<p>het niet vanzelfsprekend is dat uitwisseling van verkeer plaatsvindt tussen de aanrijroutes voor het Eftelingverkeer en de overige wegen in en rond Kaatsheuvel.</p> <p>De verkeersstudie onderbouwt verder dat de verkeersafwikkeling is gewaarborgd. Deze verbetert zelfs aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie als gevolg van de infrastructurele capaciteitsverruimende maatregelen. Verder zijn ook de gevolgen voor de gebruikelijke leefbaarheidsthema's (geluidhinder, luchtkwaliteit) bepaald. Uit de onderzoeken volgt dat de ontwikkeling geen relevante negatieve verkeers- en leefbaarheidseffecten voor de inwoners van Kaatsheuvel heeft.</p> <p>Ten aanzien van de gestelde parkeeroverlast kan worden vermeld dat zoals hierboven is beschreven de ontsluitingsstructuur voor het Eftelingverkeer dit zoveel mogelijk zal voorkomen. Mochten bezoekers hun auto onverhoopt in de wijken parkeren, dan bestaat er conform het gemeentelijk parkeerbeleid de mogelijkheid om 'be-langhebbendenparkeren' in te voeren.</p>	
gg.	De calamiteitenroute via de Dodenaauweg is onvoldoende veilig.	De calamiteitenroute voert gedeeltelijk over het nu onverharde deel van de Eftelingsestraat naar het nieuwe parkeerterrein P-West (nabij Dreefseweg). Het ontwerp garandeert dat er geen rechtstreekse uitwisseling van verkeer mogelijk is tussen de Eftelingsestraat (deel tussen Horst en Dodenaauweg) en de Dodenaauweg/Bernsehoef.	Nee
hh.	Het MER bevat geen hoofdstuk of paragraaf 'Ecologie'.	De ecologie wordt besproken in het hoofdstuk 'Natuur'.	Nee
ii.	Op het gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek wordt in het geheel niet ingegaan, zulks terwijl dat op vergelijkbare afstand als Langstraat is gelegen. Het onderzoek is derhalve onvolledig.	Het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek ligt op aanzienlijk grotere afstand (9 km) van de Efteling dan de Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen (40 m) en Langstraat (3 km). Dit Natura 2000-gebied is hierom niet maatgevend voor de effecten. De effecten van stikstofemissies kunnen plaatsvinden op grotere afstand en zijn aan de hand van de berekeningen in beeld gebracht voor dit Natura 2000-gebied.	Nee
jj.	Areaalverlies bij de Loonse en Drunense Duinen en Leemkuilen lijkt niet aan de orde met de gekozen voorkeursvariant. Onderzocht is het evenwel niet. Het staat dus niet vast.	Areaalverlies is niet aan de orde. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur, de zuidelijke ontsluiting bij Loon op Zand en de Horst. Enkel voor variant 1 is sprake van een nieuwe ontsluiting ter hoogte	Nee

		van het tankstation bij N261. Deze variant is niet in het bestemmingsplan opgenomen.	
kk.	Er is enkel onderzoek gedaan naar de drie varianten, maar naar de uiteindelijk gekozen voorkeursvariant is in zijn geheel geen onderzoek gedaan op gebied van verstoring door geluid.	Zie antwoord op zienswijze 74d.	
ll.	Het MER en de passende beoordeling sorteren voor op een mogelijke relatie met c.q. gebruik van het PAS, maar dat die relatie er niet is en dat van het PAS voor dit bestemmingsplan geen gebruik gemaakt kan worden.	Voor de uitbreiding van de Efteling die plaatsvindt in de eerste PAS periode is een prioritaire status aangevraagd. Wanneer de prioritaire status niet wordt verleend kan een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd voor het concrete project. Door stikstofreducerende maatregelen te treffen kan de depositie van de uitbreiding worden verlaagd.	Nee
mm.	Uit het MER volgt dat de eerste fase uitbreiding van de Efteling is aangemeld als "prioritair project" onder de PAS. De uitbreiding is echter niet aangemerkt als prioritair project blijkens de bijlage bij de Regeling Natuurbescherming. Dit betekent dat thans voor de uitbreiding van de Efteling geen ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Vergunningverlening op grond van de Wnb staat derhalve niet op voorhand vast. Daarbij komt dat de aanvraag als prioritair project enkel ziet op de periode tot 2021 en niet op de periode daarna.	Het project uitbreiding Efteling is voorjaar 2017 aangemeld bij de provincie als segment 1-project. Het project voldoet aan de voorwaarden en is in behandeling genomen. Wanneer de prioritaire status niet wordt verleend wordt beroep gedaan op de ontwikkelingsruimte uit segment 2.  De prioritaire status ziet enkel op de Eerste PAS periode (tot 2021), voor de Tweede PAS periode kan op dit moment namelijk nog geen ontwikkelingsruimte worden geclaimd.	Nee
nn.	In afwachting van de antwoorden van het Hof van Justitie op de gestelde prejudiciële vragen, zal de besluitvorming over dit plan aangehouden moeten worden, of zal een ingesteld beroep tegen het vastgestelde plan door de ABRvS aangehouden worden.	In de passende beoordeling is beoordeeld of de uitbreiding ook zonder de PAS uitvoerbaar is. Door de flexibiliteit die het plan biedt en de mogelijke stikstofreducerende maatregelen die getroffen kunnen worden blijkt dat ook zonder de PAS de uitbreiding uitvoerbaar is.	Nee
oo.	Uit de herberekeningen volgt dat voor verschillende hexagonalen de beschikbare hexagonalen ontwikkelingsruimte van 60% voor segment 2 is Deze overschrijding betekent dat de buffer van 40% op bepaalde plaatsen niet of niet volledig meer aanwezig is. De vraag doet zich voor of er nog buffer is voor de relevante hexagonalen.	Zie antwoord op zienswijze 11g.	
pp.	Nu er nog geen zicht is op de ontwikkelingsruimte die na de huidige PAS-periode beschikbaar is voor de beoogde groei van de Efteling, moet geconcludeerd worden dat het plan niet uitvoerbaar is.	Zie antwoord op zienswijze 2a.	

qq.	Ten onrechte wordt in het MER gesproken van een 'schijn' habitat wat betreft Oude eikenbossen. De conclusie dat er geen significante effecten zijn op de instandhoudingsdoelstellingen voor de betreffende habitat kan eenvoudigweg niet juist zijn. Van een ADC-toets is verder niet gebleken.	Een deel van het habitatype Oude Eikenbos wordt door de provincie van de kaart gehaald met de eerstkomende herziening. De conclusie dat dit habitat niet aanwezig is ter plaatse van de hexagonen met de hoogste toename is door de provincie zelf vastgesteld in een bredere studie naar dit habitatype. Er is hierdoor wel degelijk sprake van een fout in de habitatypenkartering.  Met het Programma Aanpak Stikstof worden herstelmaatregelen genomen waarmee is onderbouwd in de Passende beoordeling van het PAS dat de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 niet in gevaar komen. Naar oordeel van het bevoegd gezag is voldoende verzekerd dat de toedeling van ontwikkelingsruimte niet leidt tot significante effecten op het Natura 2000-gebied.	Nee
rr.	Significante verslechtering kan naar het oordeel van het bevoegd gezag uitgesloten worden vanwege bron- en beheersmaatregelen die in het kader van de PAS worden getroffen. Deze conclusie kan niet voor juist worden gehouden. Noch uit het MER noch uit de passende beoordeling volgt dat de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied Langstraat niet zal aantasten. Het plan is derhalve in strijd met artikel 2.8, derde lid, Wnb. Van een ADC-toets is verder niets gebleken.	Met het Programma Aanpak Stikstof worden herstelmaatregelen genomen waarmee is onderbouwd in de Passende beoordeling van het PAS dat de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 niet in gevaar komen. Naar oordeel van het bevoegd gezag is voldoende verzekerd dat de toedeling van ontwikkelingsruimte niet leidt tot significante effecten op het Natura 2000-gebied.  Wanneer het PAS juridisch niet houdbaar blijkt zal de Efteling zelf de benodigde maatregelen treffen om de depositie van de uitbreiding te verlagen.	Nee
ss.	Uit de passende beoordeling is niet de zekerheid verkregen dat het plan tijdens de aanlegfase de natuurlijke kenmerken van de omliggende Natura2000-gebieden niet zal aantasten.	In de passende beoordeling zijn zowel de tijdelijke effecten als de blijvende effecten meegewogen. Door de aanlegfase kunnen tijdelijk verstoring en stikstofemissies optreden. Gezien de tijdelijke aard van de verstoring in een relatief klein gebied en de grote uitwijkmogelijkheden is dit effect echter nooit significant. Voor wat betreft stikstofdepositie blijkt dat de gebruiksfase maatgevend is voor de effecten.	Nee
tt.	Omwonenden zijn van mening dat het plan in strijd is met de Wnb, de VR, en de Wro. Alle noodzakelijke maatregelen ter mitigatie en compensatie zijn niet geborgd. Financiële compensatie is niet afdoende en in strijd met de VR. Niet aangegeven wordt hoe het bedrag	Zie antwoord op zienswijze 36g. De financiële compensatie is geborgd doordat de Efteling uiterlijk zes weken na de vaststelling van het bestemmingsplan het bedrag dient over te maken aan de provincie. Dit is overigens altijd het geval bij financiële compensatie.	Nee

	van € 2.423.106 aan natuurcompensatie in het bestemmingsplan financieel is geborgd.		
uu.	Nu in het ontwerpplan aan het westelijk deel van het plangebied een positieve (uitbreidings)bestemming is toegekend, mag het onderzoek niet worden doorgeschoven naar een aanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb). Voor de effecten op de grondgebonden zoogdieren en de vleermuizen wordt een ontheffing aangevraagd in het kader van de Wnb. Onzeker is evenwel of deze ontheffing verkregen kan worden, zodat het plan niet uitvoerbaar is.	<p>Er is onderzoek uitgevoerd voor kleine marterachtigen. Uit dit onderzoek is de aanwezigheid van bunzing gebleken. Met de ontwikkelingen worden potentieel verblijfplaatsen van bunzing als ook overig functioneel leefgebied beschadigd of vernield. Aangezien voor bunzing geen provinciale vrijstellingen van kracht zijn, is het doen van onthefingsaanvraag noodzakelijk. Het voorkomen van hermelijn en wezel kan met voldoende zekerheid worden uitgesloten.</p> <p>Voor vleermuizen is geen specifiek onderzoek verricht. Binnen de bestemmingen Recreatie-Dagrecreatie, Recreatie-Sport en Recreatie-Verblijfsrecreatie is een voorwaardelijke verplichting voor vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen. De gronden ten westen van de Dodenauweg, Bernsehoef en Duiksehoef waar ontwikkelingen plaatsvinden mogen enkel worden ingericht, nadat uit aanvullend onderzoek ter plaatse naar vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen is gebleken dat mogelijke effecten op deze beschermde soorten de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek dienen voldoende mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen zodat eventueel benodigde ontheffingen verkregen worden.</p>	Er is een voorwaardelijke verplichting toegevoegd voor vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen.
vv.	Omwonenden stellen zich op het standpunt dat ten onrechte niet is geborgd dat nog nader onderzoek verricht wordt naar de verdachte deellocaties wat betreft bodem. Nu niet vaststaat dat geen sprake is van bodemverontreiniging, kan ook niet gezegd worden dat het plan (financieel) uitvoerbaar is. In het ontwerpbestemmingsplan wordt voorts - ten onrechte - met geen woord gerept over de geconstateerde bodemverontreiniging ter plaatse van de voormalige vloeivelden in Loon op Zand.	<p>De voormalige vloeivelden in Loon op Zand maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. In het MER zijn meerdere varianten onderzocht, waaronder parkeren op afstand bij de vloeivelden.</p> <p>Het voorkeursalternatief (geoptimaliseerde variant 2a uit het MER) gaat uit van parkeren op afstand langs de Horst.</p>	Nee
ww.	In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is vermeld dat uit het milieuonderzoek blijkt dat er geen na-	Het effect op de criteria waterketen en waterkwaliteit is neutraal beoordeeld. De nadelige effecten zijn met maatre-	De toelichting is aangepast op dit onderdeel.

	delige effecten optreden op de aspecten waterkwaliteit en waterketen. Deze conclusie sluit niet aan bij de conclusie uit het MER (pag. 85). De nadelige effecten op de waterkwaliteit en de waterketen hebben tot gevolg dat de beoogde ontwikkelingen niet mogelijk kunnen worden gemaakt op de huidige wijze.	gelen goed aan te pakken. Bij daadwerkelijke realisatie van de beoogde ontwikkelingen zal hiermee rekening worden gehouden.	
xx.	Omwonenden stellen zich op het standpunt dat de uitbreiding van het attractiepark en parkeervoorzieningen wel degelijk ten koste gaat van de karakteristieke open ruimte (aan de westzijde) van het plangebied. Uit de analyse van Rho adviseurs voor leefruimte (MER, pag. 78) volgt uitdrukkelijk dat de (westelijke) uitbreiding leidt tot aantasting van de kenmerkende landschappelijke waarden (openheid). De toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan sluit, gelet op het vorenstaande, niet aan bij het MER. Sterker nog: de toelichting is hiermee in strijd.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
yy.	In het ontwerpbestemmingsplan is (zoals hiervoor gemotiveerd) op geen enkele wijze geborgd dat de nieuwe parkeervoorzieningen landschappelijk worden ingepast. Daarbij komt dat een parkeergarage met een hoogte van 9 meter onmogelijk landschappelijk is in te passen.	Zie antwoord op zienswijze 8e en 10e.	
zz.	In het MER en het ontwerpbestemmingsplan ontbreken in dit kader ten onrechte een beoordeling van de effecten van nieuwe landschappelijke elementen aan de westzijde van het plangebied. Ten onrechte is uitsluitend de bebouwing aan de oostzijde beoordeeld. Bij de beoordeling dient uit te worden gegaan van een maximale invulling van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het ontwerpbestemmingsplan. Er is sprake van nadelige effecten op het landschap en cultuurhistorie doordat aan de oostzijde langs de N261 een deel bosgebied verloren gaat vanwege de uitbreiding van het attractiepark. Ook de nieuwe verblijfsrecreatie en de uitbreiding van het golfpark leiden aan de westzijde tot verlies aan open ruimte.	In het MER wordt in paragraaf 5.5.2. het negatieve effect op de landschappelijke openheid aan de westzijde wel degelijk benoemd, evenals het verlies van een deel van het bosgebied aan de oostzijde.	Nee
ab.	Gelet op de hoge verwachtingswaarde archeologie, kunnen deze gronden niet zomaar intensief worden gebruikt worden.	Door middel van de dubbelbestemming voor archeologie is zeker gesteld dat voorafgaand aan vergunningverlening eerst nader onderzoek uitgevoerd	Nee

		dient te worden ter plaatse van gronden met een archeologische dubbelbestemming. Intensief gebruik is mogelijk.	
ac.	Ten aanzien van de onderzoeken met betrekking tot verkeerslawaaï geldt dat ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de effecten van het uiteindelijk gekozen voorkeursalternatief. Aan de conclusies uit het aan het MER rapport ten grondslag liggende rapport van Rho adviseurs voor leefruimte d.d. 12 februari 2018 (bijlage 15) kan om die reden geen enkele waarde worden gehecht. Daarnaast geldt dat getwijfeld dient te worden aan de juistheid van de invoergegevens, aangezien de invoergegevens zijn gebaseerd op ambities van De Efteling B.V. De verkeersintensiteiten die de in het ontwerpbestemmingsplan neergelegde ontwikkelingen tot gevolg hebben, zijn niet nauwkeurig gemeten c.q. vastgesteld.	Zie antwoord op zienswijze 74d en 93dd.	
ad.	Omwonenden stellen zich op het standpunt dat in het aan het MER ten grondslag liggende onderzoek (bijlage 15) ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de verkeersstroom van de beoogde ontwikkeling binnen de in artikel 74, eerste lid, van de Wet geluidhinder (Wgh) genoemde zones. Daarnaast geldt dat de verkeersintensiteiten (onder meer op de Europalaan), gelet op de beoogde toename in het aantal bezoeken, vele malen meer zal moeten toenemen dan uit de tabellen op pagina 23 t/m 25 van het onderzoek van Rho adviseurs voor leefruimte d.d. 12 februari 2018 volgt. Er is sprake van een relevante geluidtoename en door de gebreken in het onderzoek, moeten de conclusies van de rapporten onjuist worden geacht.	In aanvulling op het MER is onderzoek gedaan naar het voorkeursalternatief. In het verkeerskundig onderzoek is nu ook de Dreefseweg opgenomen. Uit het onderzoek kan worden opgemaakt dat de verkeersintensiteiten op de Dreefseweg en de Europalaan niet toenemen met meer dan 40% ten opzichte van de huidige situatie. Hieruit wordt geconcludeerd dat de toename van de geluidbelasting op deze wegen niet groter zal zijn dan 1 dB.	Nee
ae.	Er is ten onrechte geen aandacht besteed aan de gevolgen van de verkeersontwikkelingen op de woningen gelegen nabij de Dreefseweg en de Europalaan, grenzend aan het westelijk plangebied. Indien immers de verkeersstroom op de Eftelingsstraat toeneemt met meer dan 100% dan geldt dat de verkeersstroom op de Dreefseweg en het westelijk deel van de Europalaan eveneens aanzienlijk zal zijn. De gevolgen voor de geluidbelasting ten aanzien van verkeerslawaaï zijn niet of onvoldoende onderzocht.	In de uitgevoerde onderzoeken is uitgebreid beschreven op welke wijze de diverse onderzoeken zijn uitgevoerd en welke uitgangspunten hierbij gehanteerd zijn. Hierbij is rekening gehouden met de uitbreiding zoals die wordt voorgestaan door de Efteling en zoals die ook is begrensd op 7 miljoen bezoeken per jaar. Deze onderzoeken zijn door de Commissie voor de m.e.r. (Cmer) getoetst en voor het overgrote deel van een positief advies voorzien.	Nee

	Gelet op de fikse toename aan verkeer op de Dreefseweg en de Europalaan, geldt dat deze toename aanzienlijk meer zal zijn dan 2 dB.	De Cmer heeft aangegeven: 'Het MER bevat veel goede informatie over de milieugevolgen van het voornemen. Op twee onderdelen (stikstofdepositie en energieneutraliteit) ontbreekt echter nog informatie om het milieubelang volledig te kunnen meewegen in de besluitvorming.' Ten aanzien van de ontbrekende informatie is een aanvulling op het MER opgesteld die hierin voorziet. Zie verder het antwoord op zienswijze 21d.	
af.	Er is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de gevolgen van de reconstructie van de weg die nodig is voor de bereikbaarheid van P2 en P3. Het verkeerslawaaï dat deze reconstructie van de weg tot gevolg heeft dient te worden onderzocht. Dit geldt ook voor de reconstructie van de Dodenauweg. Uit het ontwerpbestemmingsplan volgt immers dat deze weg wordt verhard in verband met het gebruik als calamiteitenroute.	In de plansituatie verdwijnen P2 en P3 ten gunste van de uitbreiding van het attractiepark. Van een reconstructie is daarom geen sprake. Ook het feit dat deze zienswijze een interne route en geen openbare weg betreft, maakt dat er geen sprake kan zijn van een reconstructie.  De Dodenauweg is in de huidige situatie reeds verhard wordt niet gebruikt als calamiteitenroute. Mogelijk wordt hier de Eftelingsestraat bedoeld. Deze is reeds betrokken bij het onderzoek wegverkeerslawaaï.  Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 42m.	Nee
ag.	De toelichting bij het plan komt niet overeen met het MER. Uit het MER blijkt namelijk dat met deze uitbreiding van de Efteling geen goed woon- en leefklimaat is gegarandeerd in en rond hun woningen.	De beoogde activiteiten zijn mogelijk met behoud van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van woningen en verblijfsrecreatie, gelet op het feit dat geldende milieunormen nergens worden overschreden. Dit wordt nog eens bevestigd door de aanvulling op het MER vanwege het onderzoek naar het voorkeursalternatief.	Nee
ah.	Blijkens het als bijlage 14 bij het MER behorende rapport "Onderzoek inrichtingslawaaï MER en Bestemmingsplan" d.d. 16 januari 2018 van Rho wordt voor de Efteling een richtafstand gehanteerd van 300 meter op grond van de activiteit "recreatiecentra, vaste kermis e.d." (SBI-code 9321). Afgezien van de vraag of dit de juiste activiteit is, wordt de voor deze activiteit in de brochure gehanteerde richtafstand tussen de bestemmingsgrens en de uiterste situering van de gevel van de woningen van cliënten niet in acht genomen, noch voor een "rustige woonwijk" noch voor "gemengd gebied". Ten onrechte wordt overigens voor de	Zie antwoord op zienswijze 2d.	



	woningen van cliënten achter de Europalaan en de Dreefseweg het omgevingstype "gemengd gebied" gehanteerd. De woningen achter de Europalaan en de Dreefseweg, zeker ter hoogte van de westelijke uitbreiding, bevinden zich immers in een rustige woonwijk aan de rand van het buitengebied. Van "gemengd gebied" is derhalve geen sprake. De afstand van de (uitbreiding van de) Efteling tot de woningen van cliënten is aanzienlijk korter dan 300 meter.		
ai.	Bij de berekening van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau kunnen de nodige vraagtekens worden geplaatst. In de planregels is niet geborgd dat in deelgebied B enkel in pandige attracties gerealiseerd kunnen worden, en ook niet dat de geluidsemissie overeen moet komen met de emissie van de 4 genoemde attracties. Om dezelfde reden is ten onrechte geen onderzoek naar het maximaal geluidniveau verricht. In zoverre is het geluidonderzoek nietszeggend.	Zie antwoord op zienswijze 21d.	
aj.	In deelgebied E ondervinden de woningen van omwonenden relatief hoge langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. Waarom de richtwaarde bij deze woningen - blijkens pag. 92 van het MER - overigens 50 dB(A) bedraagt, ontgaat omwonenden. De richtwaarde voor een rustige woonwijk, waarvan in casu sprake is, bedraagt immers 45 dB(A).	Zie antwoord op zienswijze 2d.	
ak.	Bij het akoestisch onderzoek is uitgegaan van parkeren in de openlucht. Als bronhoogte is toegepast een hoogte van 0,75 meter. Op grond van de planregels kan echter tot 9 meter hoogte worden geparkeerd. De emissie per oppervlak van het huidige hoofdparkeerterrein kan dus niet maatgevend zijn voor de berekeningen.	Zie antwoord op zienswijze 8e.	
al.	Blijkens het 'onderzoek inrichtingslawaai MER en Bestemmingsplan' d.d. 16 januari 2018 (pag. 29) is gerekend met een geluidscherm van 3 meter hoog op de grens van de bestemming. Zo kan worden voldaan aan de richtwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. Omwonenden kunnen slechts concluderen dat met deze uitbreiding van de Efteling geen goed woon- en leefklimaat is gegarandeerd in en rond hun woning. Mitigerende	Het realiseren van een geluidswal aan de westzijde van het plangebied is opgenomen in het beeldkwaliteitsplan dat aan het bestemmingsplan is toegevoegd. In het bestemmingsplan is daarnaast een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geluid.	Het realiseren van een geluidswal aan de westzijde van het plangebied is opgenomen in het beeldkwaliteitsplan dat aan het bestemmingsplan is toegevoegd. In het bestemmingsplan is daarnaast een voor-

	maatregelen zijn noodzakelijk maar de zijn niet geborgd in de planregels. De invulling van de deelgebieden B en E is ook niet geborgd. Hier wreekt zich opnieuw de flexibiliteit van dit plan.		waardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van geluid.
am.	Het plaatsen van geluidschermen van 3 meter hoog is in strijd met alle uitgangspunten voor de ontwikkeling en uitbreiding van de Efteling, zoals verwoord in onder meer het Masterplan, de Structuurvisie Loon op Zand 2030 en de ruimtelijke visie Hart van Brabant 2025. Met geluidschermen is geen sprake van een landschappelijke en /of duurzame inpassing. Parkeren wordt niet compact en geïntegreerd in het landschap opgelost. Evenmin wordt het landschap in de randzone open gehouden. Er is geen aandacht voor de overgang naar het woongebied. Van het creëren van een robuuste zone met waterpartijen en opgaande beplanting langs de rand met Kaatsheuvel is geen sprake. Het plan is derhalve in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
an.	Onduidelijk is waarom is uitgegaan van een afstand van 600 meter tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen. Tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied is immers enkel de N261 gelegen. Deze weg kent geen breedte van 600 meter, maar van slechts 100 meter.	De grens van het Natura 2000-gebied valt niet samen met de grens van het stiltegebied. De grens van het stiltegebied ligt verder ten oosten van de N261.	Nee
ao.	Het noordoostelijke deel van het plangebied is bestemd voor Recreatie-Dag-recreatie. Hier zijn attracties derhalve mogelijk. Door het uitlokken van een schreeuw op deze locatie wordt het stiltegebied verstoord. De in de planregels van het bestemmingsplan neergelegde bepaling biedt, gezien de zeer korte afstand tot het stiltegebied, onvoldoende bescherming voor het stiltegebied. In de toelichting bij het plan is vermeld dat op grond van de provinciale milieuverordening een ontheffing nodig is voor activiteiten en/of inrichtingen binnen en buiten het stiltegebied die een nadelige invloed hebben op de stilte in het stiltegebied. Is een dergelijke ontheffing aangevraagd?	Het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen blijft onaangetast. Effecten zijn doorgerekend in de passende beoordeling behorende bij het milieueffectrapport. Ook de regels met betrekking tot Stiltegebied blijven van kracht. Het verlies aan natuur deel uitmakend van het Natuur Netwerk Brabant wordt gecompenseerd. Zie hiervoor de toelichting natuurcompensatie als bijlage bij het bestemmingsplan.	Nee
ap.	Het voorkeursalternatief is in het onderzoek luchtkwaliteit niet beschreven noch onderzocht. Niet bekend is dus of het voorkeursalternatief leidt tot een overschrijding van de grenswaarden	Zie beantwoording zienswijze 74d. Uit het aanvullende onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer ruim	Nee

	<p>dan wel in betekende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht. Onduidelijk blijft ook welke invoergegevens precies zijn gebruikt. Verzocht wordt hier duidelijkheid over te verschaffen. Het onderzoek is te beperkt geweest. In het onderzoek zijn enkel de wegen in de beschreven varianten beschouwd (par. 3.2.), maar de wegen rondom de woningen van cliënten zijn volledig buiten beschouwing gelaten. In het geheel is niet onderzocht de relevante toename van verkeer dat via Dongen, derhalve uit zuidwestelijke richting, de Efteling bezoekt.</p>	<p>wordt voldaan. In het aanvullende onderzoek is ook rekening gehouden met verkeer dat via Dongen de Efteling bezoekt. De Europalaan is meegenomen tot de Dreefseweg. Daarnaast is ook de Dreefseweg meegenomen in het onderzoek.</p>	
aq.	<p>Omwonenden concluderen dat het onderzoek luchtkwaliteit onvoldoende is geweest, en dat de conclusies in het ontwerpplan niet worden gedragen door het MER en het onderzoek luchtkwaliteit. Opmerkelijk is dat in alle situaties niet wordt voldaan aan de WHO-adviesnorm voor PM<sub>2,5</sub> en in de huidige en worst-case situatie evenmin aan de WHO-adviesnorm van PM<sub>10</sub>.</p>	<p>Zie antwoord op zienswijze 10a.</p>	
ar.	<p>Wat betreft de verantwoording van het groepsrisico (bijlage 11, memo Rho d.d. 7 februari 2018): er kan niet vanuit worden gegaan dat het merendeel van de aanwezigen zelfredzaam is of door zelfredzame personen in veiligheid kan worden gebracht. De verantwoording van het groepsrisico is aldus onvoldoende. Doordat deze verantwoording onvoldoende is, is er ook niet voldaan aan de regelgeving uit het Bevb en Revb en Basisnet en Bevt en Revt.</p>	<p>De Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant heeft het plan beoordeeld. Het advies van de veiligheidsregio is in de verantwoording opgenomen.</p>	Nee
as.	<p>Het samenspel tussen de leiding, diens belemmeringsstrook en de weg lijkt niet deugdelijk in ogenschouw te zijn genomen. Gewezen zij bijvoorbeeld op het feit dat de leiding - voor het deel waarop het onderzoek betrekking heeft- niet van de weg is gescheiden door een eigen hekwerk.</p>	<p>De belemmeringsstrook ligt niet in het uitbreidingsgebied van de Wereld van de Efteling en vormt derhalve geen belemmering.</p>	Nee
at.	<p>Omwonenden zetten vraagtekens bij de constatering dat de risicocontour van de N261 niet buiten de weg zou liggen. Zelfs al zou het zo zijn dat het risico onder de oriëntatiewaarde blijft, dan nog dienen er vraagtekens gezet te worden bij de wenselijkheid van de uitbreiding. Het aantal slachtoffers op een deelroute gaat van 476 naar 1754. Een significant verschil. Deze keuze dient deugdelijk te worden gemotiveerd. Dit is ten onrechte nagelaten.</p>	<p>Uit de berekening blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour van 10<sup>6</sup> per jaar niet buiten de weg ligt. Dit is berekend met het programma RBM II, een door de overheid voorgeschreven rekenpakket. Dit is een andere contour dan het invloedsgebied van het groepsrisico waar vervolgens over wordt gesproken. Op basis van de hoogte van het groepsrisico in de beoogde situatie</p>	Nee

		is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld conform de geldende wetgeving.	
au.	De risicocontour van de aardgastransportleiding uit figuur 4.13 (pag 51 bijlage 4 MER) valt (ruim) over het uitbreidingsgebied. Op pagina 102 van Bijlage 4 (MER) staat te lezen dat de risicocontour zoals weergegeven op figuur 4.13 gedateerd zou zijn. De risicocontour zou niet verder reiken dan de leiding (of de weg?). Mogelijkerwijs vloeit het verschil tussen de oude en de nieuwe contour voort uit het gegeven dat het Waalwijkerveld in de eindfase zit waardoor de druk nooit boven de 44 BAR zal geraken. Dit valt echter - zonder nadere toelichting- niet vast te stellen. Het besluit is op dit punt aldus niet deugdelijk gemotiveerd.	In de zienswijze is niet gemotiveerd waarom een nadere toelichting noodzakelijk is en wat van deze toelichting verwacht wordt. Dit aspect is naar onze mening in de toelichting voldoende onderbouwd.	Nee
av.	Er lijkt ook geen dan wel onvoldoende rekening te zijn gehouden met de blemmeringsstrook (5 meter aan weerszijden) uit artikel 14 van het Besluit externe veiligheid Buisleidingen. Het plangebied sluit zelfs op delen de leiding in. Zelfs al zou het zo zijn dat het risico onder de oriëntatiewaarde blijft, dan nog dienen er vraagtekens gezet te worden bij de wenselijkheid van de uitbreiding. Het aantal slachtoffers gaat van 11 naar 69. Een significant verschil. Deze keuze dient deugdelijk te worden gemotiveerd. Dit is ten onrechte nagelaten.	Op basis van de hoogte van het groepsrisico in de beoogde situatie is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld conform de geldende wetgeving.	
aw.	Omwonenden kunnen slechts vaststellen dat de beschrijving van de omgevingsaspecten in de toelichting bij het ontwerpplan buitengewoon summier is. Daar komt bij dat de beschrijving van de omgevingsaspecten op meerdere plaatsen niet overeenkomt met het MER en de hieraan ten grondslag liggende onderzoeken. In de toelichting wordt op zeer verhullende wijze opgemerkt dat voor meerdere milieueffecten mitigerende en compenserende maatregelen benodigd zijn. Deze maatregelen zijn echter op geen enkele wijze geborgd, noch in de planregels noch anderszins. Het ontwerpplan is dan ook in strijd met een goede ruimtelijke ordening, en kan niet voor vaststelling in aanmerking komen.	De effectbeschrijving in het bestemmingsplan vindt plaats in het kader van een goede ruimtelijke ordening en kent een specifieke beoordelingsmethodiek. In het MER worden de effecten op een andere wijze beoordeeld. Uit het MER en de onderliggende onderzoeken blijkt dat een invulling zoals deze is voorgestaan mogelijk is en dat mitigerende en compenserende maatregelen benodigd zijn. Aangezien een exacte invulling op voorhand niet bekend is, dienen te zijner tijd, afhankelijk van de specifieke aanvraag gerichte compenserende maatregelen getroffen worden. Aanvullend is inmiddels een nadere uitwerking/toetsing van het voorkeursalternatief uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan waarbij de maatregelen die nodig zijn voor wat nu in het bestemmingsplan wordt mogelijk	Er is een nadere uitwerking/toetsing van het voorkeursalternatief uitgevoerd. Ook zijn verschillende voorwaardelijke verplichtingen toegevoegd aan het bestemmingsplan.

		gemaakt zijn opgenomen. De noodzakelijke maatregelen worden ook geborgd in het bestemmingsplan.	
ax.	In zijn algemeenheid menen omwonenden evenwel dat de in het ontwerpbestemmingsplan neergelegde bestemmingen te ruim zijn geformuleerd en om die reden rechtsonzekerheid met zich brengen. Omwonenden stellen zich op het standpunt dat de definitiebepalingen onvoldoende duidelijk zijn en dat om die reden rechtsonzeker is waarop het ontwerpbestemmingsplan exact betrekking heeft. Dagrecreatie wordt immer in zijn geheel niet gedefinieerd. Een onderscheid tussen binnen- en buitenattracties wordt in de planregels niet gemaakt. Het is onduidelijk wat in het plangebied zal c.q. mag worden gerealiseerd.	Er is de wens gelet op de ligging ten opzichte van de kern Kaatsheuvel om westelijk van de Dodenauweg te voorzien in nieuwe overdekte attracties. Echter uitgangspunt, zoals ook verwoord in onderhavig bestemmingsplan, is dat de uitbreiding voldoet aan de huidige geldende geluidsnormen. Dit houdt in dat er ook mogelijkheden zijn voor niet overdekte attracties, mits wordt voldaan aan de geluidsnormen.  In het plan wordt een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van de geluidsnormen opgenomen.	In het plan wordt een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van de geluidsnormen opgenomen.
ay.	Omwonenden stellen dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden, die artikel 10 van de planregels biedt, te ruim zijn. Deze bouw- en gebruiksmogelijkheden hebben onaanvaardbare negatieve gevolgen voor het woon- en leefklimaat. Het is in strijd met een goede ruimtelijk ordening.	Zie antwoord op zienswijze 50s.	
az.	Het vrije uitzicht van omwonenden verdwijnt volledig en daarnaast kunnen jaarlijks 7 miljoen bezoekers in de woningen/tuinen van cliënten kijken. Ook is er onvoldoende waarde gehecht aan de geluidhinder en lichthinder die wordt veroorzaakt door de beoogde ontwikkelingen	Uit vaste jurisprudentie van Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat men in Nederland geen recht heeft op vrij uitzicht. Om mogelijk ervaren hinder vanuit het uit te breiden attractiepark te beperken is een beeldkwaliteitsplan toegevoegd aan het bestemmingsplan. Tevens zijn in het bestemmingsplan gebruiksregels toegevoegd met betrekking tot licht en geluid.	Aan het bestemmingsplan is een beeldkwaliteitsplan toegevoegd. Ook is een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van geluid opgenomen.
ba.	Met de planregel dat in de eerste 50 meter zone ten opzichte van de Europalaan 'slechts' bebouwing is toegestaan met een maximale hoogte van 15 meter en de bebouwingsvrije zone van 3 meter vanaf de bestemmingsgrens, is geen sprake van goede ruimtelijke ordening door de korte afstand van de woningen. Een dergelijke kleine bebouwingsvrije zone zorgt er niet voor dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Dit geldt zeker nu deze gronden eerder waren bestemd voor agrarische doeleinden en werden gebruikt als weiland.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
bc.	Er kan geen waarde worden gehecht aan de in bijlage 7 van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen analyse	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

	aanvaardbare hoogte dorpsrand Kaatsheuvel van Rho adviseur voor leefruimte. Hiervoor geldt dat is uitgegaan van onjuiste uitgangspunten. Daarnaast is de analyse zeer summier. In de analyse (van west naar oost) wordt miskend dat de parkeervoorzieningen, gebouwen en attracties ook worden gerealiseerd aan de westzijde van de Dodenauweg. Deze voorzieningen zijn wel degelijk zichtbaar vanaf de rand van Kaatsheuvel, terwijl er wordt gesteld dat een hoogte van 25 meter of hoger vanaf de dorpsrand niet zichtbaar zou kunnen zijn.		
bd.	In de analyse is ten onrechte vermeld dat aan de Europalaan grote bomen staan die het zicht deels afschermen. Dit is immers niet (overal) het geval.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
be.	In de planregels is ten onrechte niet geborgd dat de in de toelichting vermelde indeling wat betreft de parkeervoorzieningen en recreatieve voorzieningen ook daadwerkelijk op die wijze en op die locatie plaatsvindt. Op de wijze waarop de planregels thans zijn geformuleerd kunnen binnen de bestemming op willekeurige locaties verschillende voorzieningen worden gerealiseerd. Dit geldt zeker nu het overgrote deel van het plangebied is bestemd voor "Recreatie-Dagrecreatie". Het is dus mogelijk dat de parkeervoorzieningen op een andere locatie worden gerealiseerd dan in de toelichting wordt vermeld.	Parkeervoorzieningen kunnen binnen de bestemming 'Recreatie-Dagrecreatie' zowel binnen als buiten het bouwvlak gerealiseerd worden. Attracties en gebouwen (met uitzondering van gebouwde parkeervoorzieningen) zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan.  Buiten het bouwvlak zijn enkel erf- en terreinafscheidingen, geluidwerende voorzieningen, overkapping met zonnepanelen en licht- en vlaggenmasten toegestaan. Zie ook beantwoording zienswijze 8e.	Gebouwde parkeervoorzieningen aan de westzijde worden in het bestemmingsplan uitgesloten.
bf.	Ook kan een attractie juist worden gerealiseerd op een locatie waarop volgens de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan een parkeervoorziening is voorzien. Ook staat omschreven dat in het plangebied nabij de grens met de kern Kaatsheuvel slechts overdekte attracties zullen worden gerealiseerd, maar dit is niet als zodanig in de bouw- en gebruiksregels van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. In de planregels zijn geen eisen opgenomen voor het soort attractie dat wordt gerealiseerd.	Attracties en gebouwen (met uitzondering van gebouwde parkeervoorzieningen) zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan. In de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die borgt dat bij de uitvoering van het plan wordt voldaan aan de voorgestelde grenswaarden uit het onderzoek inrichtingslawaaai.	Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van de grenswaarden gemeentelijk geluidbeleid.
bg.	Dat in het ontwerpbestemmingsplan (pagina 12 van de toelichting) een bouwingsvrije bufferzone is opgenomen van 10 meter ter hoogte van de Europalaan, maakt niet dat kan worden gesproken van een goede ruimtelijke ordening. In de planregels is geen	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

	enkele verplichting tot landschappelijk inpassing neergelegd. Bovendien geldt dat deze buffervrije zone wel kan worden gebruikt ten behoeve van parkeervoorzieningen. Het ontwerpbestemmingsplan kent dus feitelijk geen bebouwingsvrije zone. In de planregels van het ontwerpbestemmingsplan is voorts nergens geborgd dat de parkeervoorzieningen landschappelijk worden ingepast.		
bh.	Omwonenden kunnen zich niet verenigen met hetgeen is bepaald in artikel 10.2.4, onder c, van de planregels. Op grond van die bepaling is het mogelijk om onder andere licht- en vlaggenmasten buiten het bouwvlak te bouwen met een hoogte van 25 meter. In de planregels zijn geen restricties verbonden aan het aantal licht- en vlaggenmasten.	In het bestemmingsplan zijn voorwaarden opgenomen ten aanzien van licht.	In het bestemmingsplan zijn voorwaarden opgenomen ten aanzien van licht.
bi.	Uit de planregels volgt evenwel niet dat in het gehele plangebied in totaal slechts 5.800 slaappleatsen/bedden zijn toegestaan. De formulering van de planregels laat het toe dat een veelvuldig aantal van 5.800 aan slaappleatsen/bedden is toegestaan.	In de regels staat dat ter plaatse van de bestemmingen Recreatie - Dagrecreatie, Recreatie - Verblijfsrecreatie en Recreatie - Sport geldt dat <i>in totaal</i> ten hoogste 5.800 slaappleatsen/bedden toegestaan zijn. Meer zijn er niet toegestaan binnen deze bestemmingen.	Nee
bj.	Ten onrechte worden in het ontwerpbestemmingsplan de regels ten aanzien van archeologie in het westelijk deel versoepeld. De bebouwingsmogelijkheden worden in dit plandeel vergroot door een onderscheid te maken in meerdere archeologische bestemmingen, terwijl hiervoor, blijkens het archeologisch rapport, geen reden toe bestaat.	Zie antwoord op zienswijze 50jj.	
bk.	Omwonenden concluderen dat het plan en/of de planregels in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel zijn. De regels kennen te veel flexibiliteit c.q. onduidelijkheid. Er zitten te veel 'variabele elementen' in. Bovendien wordt in de planregels op geen enkele wijze geborgd, wat volgens de toelichting wél geborgd zou moeten worden.	Zie antwoord op zienswijze 50s.	
bl.	Dat de Efteling eigenaar is van de gronden, als dat al zo is, en de natuur en landschap een essentieel onderdeel vormen van de belevingen die de Wereld van de Efteling creëert, maakt niet dat de landschappelijke kwaliteiten voldoende zijn geborgd. Borging dient nadrukkelijk in de planregels plaats te vinden.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	

bm.	In de toelichting wordt op geen enkele wijze ingegaan op de omvang van de kosten die verband houden met de ontwikkelingen die in het ontwerpbestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Tevens is op geen enkele wijze onderbouwd dat De Efteling B.V. ook over daadwerkelijk voldoende financiële middelen beschikt om de ontwikkelingen te bekostigen.	De onderhavige ontwikkeling betreft een initiatief van De Efteling B.V. waarvoor De Efteling B.V. de financieel-economische consequenties voor haar rekening neemt. Ook zijn de kosten voor mitigerende en compenserende maatregelen die volgen uit het MER en het compensatieplan zeker gesteld. Deze zijn door De Efteling B.V. meegenomen in de begroting voor de beoogde uitbreiding. Daarnaast heeft De Efteling B.V. budget gereserveerd voor de benodigde maatregelen om een goede ontsluiting van de Wereld van de Efteling en de bereikbaarheid van Kaatsheuvel en de regio te waarborgen. Dit budget houdt rekening met de gefaseerde uitvoering van de voorgestelde maatregelen: het verleggen van de Horst, het aanpassen van de Europalaan, de alternatieve ontsluiting zoals beschreven in het MER, parkeren op afstand, enz.	Nee
bn.	Uit het ontwerpbestemmingsplan volgt dat conform de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Kostenverhaal met de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten kan worden waar naast de vergoeding van de plankosten, het verleggen en toevoegen van infrastructuur, ook financiële afspraken zijn gemaakt over een bijdrage voor bovenwijkse voorzieningen. Omwonenden krijgen graag inzicht in de tussen de gemeente en De Efteling B.V. gesloten overeenkomst, zodat zij kunnen nagaan of de (financiële) uitvoerbaarheid van het plan voldoende is geborgd.	Er is een anterieure overeenkomst afgesloten met de initiatiefnemer. Hierin is geborgd dat alle kosten met betrekking tot het bestemmingsplan voor rekening komen van de initiatiefnemer. De zakelijke inhoud van de anterieure overeenkomst is openbaar.	
bo.	Uit het ontwerpbestemmingsplan kan niet worden afgeleid dat rekening is gehouden met de waardevermindering van de woningen van omwonenden en de daarmee gepaard gaande planschade. Is er een planschaderisicoanalyse uitgevoerd?	Zie antwoord op zienswijze 50t.	
bp.	In het ontwerpbestemmingsplan wordt ten onrechte op geen enkele wijze gemotiveerd dat de beoogde ontwikkeling maatschappelijk uitvoerbaar is. Gelet op het aantal personen dat met deze zienswijze opkomt tegen het plan, gesteund door 526 buurtbewoners, kan niet gezegd worden dat dit plan maatschappelijk uitvoerbaar is.	Aan totstandkoming van onderhavig plan is een proces voorafgegaan in drie fasen. Dit proces is gestart met de Nota Ambities en Uitgangspunten, vastgesteld door de gemeenteraad op 10 december 2015. Deze nota is voor een deel van de uitbreiding gebaseerd op de gemeentelijke structuurvisie "Loon op Zand 2030 - De recreatieve kamer in het hart van Brabant", vastgesteld op 5 maart 2015. Daarna is op 16 februari 2017 het Masterplan Wereld	Gebouwde parkeervoorziening op het parkeerterrein aan de westzijde worden uitgesloten in het bestemmingsplan. Ook zijn diverse voorwaardelijke verplichtingen toegevoegd, aanvullende onderzoeken uitge-



		<p>van de Efteling 2030 vastgesteld. Het bestemmingsplan Wereld van de Efteling is een uitvloeisel van dit Masterplan. Gedurende dit proces is steeds het jaar 2030 als stip op de horizon gekozen.</p> <p>De toelichting bij een bestemmingsplan dient ingevolge artikel 3.1.6 lid 1 onderdeel e en f Bro een onderbouwing te bevatten van de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid. De Afdeling zegt daarover: "Het bepaalde in lid 1 onderdeel f strekt medertoe om te voorkomen dat belanghebbenden worden geconfronteerd met de nadelige ruimtelijke gevolgen van een bestemming die niet uitvoerbaar is. Derhalve beoogt deze bepaling de bij het daadwerkelijk realiseren van de bestemming betrokken belangen te beschermen, waaronder in ieder geval begrepen die van grondeigenaren en grondgebruikers in en om het plangebied" (ECLI:NL:RVS:2015:1433). Daarmee is niet gezegd dat een bestemmingsplan enkel kan worden vastgesteld indien dit volledig in overeenstemming is met de wens van belanghebbenden.</p> <p>Overigens zijn mede op basis van reacties van belanghebbenden alternatieven toegevoegd en onderzocht. Ook zijn suggesties overgenomen zoals het uitsluiten van gebouwde parkeervoorziening op het parkeerterrein Westzijde, voorwaardelijke verplichtingen toegevoegd, aanvullende onderzoeken uitgevoerd en een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Op deze wijze is aan belanghebbenden tegemoet gekomen.</p>	voerd en een beeldkwaliteitsplan opgesteld.
bq.	<p>Naast dat de financieel-economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende zijn onderbouwd, geldt dat de in het ontwerpbestemmingsplan neergelegde ontwikkeling niet kan worden uitgevoerd binnen een planperiode van tien jaar. De beoogde ontwikkeling wordt, blijkens de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, immers pas (op zijn vroegst) in zijn geheel ontwikkeld in 2030. Ook dit is echter slechts een ambitie. Het ontwerpbestemmingsplan kan gelet hierop niet (in de huidige vorm) worden vastgesteld.</p>	<p>Aan de totstandkoming van onderhavig plan is een proces voorafgegaan in drie fasen. Dit proces is gestart met de Nota Ambities en Uitgangspunten, vastgesteld door de gemeenteraad op 10 december 2015. Deze nota is voor een deel van de uitbreiding gebaseerd op de gemeentelijke structuurvisie "Loon op Zand 2030 - De recreatieve kamer in het hart van Brabant", vastgesteld op 5 maart 2015. Daarna is op 16 februari 2017 het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 vastgesteld. Het bestemmingsplan Wereld van de Efteling is een uitvloeisel van dit Masterplan. Gedurende dit proces is steeds</p>	Nee

		<p>het jaar 2030 als stip op de horizon gekozen. De gewenste ontwikkelingen zijn daarbij ingedeeld in drie fasen, de korte termijn tot 2020, de middellange termijn tot 2025 en de lange termijn tot 2030. Deze fasering tot 2030 komt ook terug in de naamgeving en omschrijving van de ontwikkelingen in alle opeenvolgende documenten, te weten, de Structuurvisie, de Nota Ambities en uitgangspunten, het Masterplan en het bestemmingsplan. Voor het jaartal 2030 is in de eerste plaats gekozen omdat dit een realistisch tijdspad biedt voor de gewenste ontwikkelingen. Dat het jaartal 2030 mogelijkerwijs 1 jaar na de planperiode valt, wil daarmee niet zeggen dat niet aanneemelijk is dat de bestemmingen niet binnen de planperiode zullen worden verwezenlijkt. Dat in de toelichting gesproken wordt over ‘ambities’ is een kwestie van woordkeuze waaraan niet de uitleg dient te worden gegeven dat De Efteling B.V. haar uitbreidingsplannen niet wenst uit te voeren.</p> <p>Efteling B.V. heeft de concrete wens haar bedrijfsdoelstellingen de komende tien jaar te verwezenlijken. In het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 liggen verschillende deelgebieden waarbinnen attracties en/of verblijfsaccommodaties worden mogelijk gemaakt. De exacte invulling hiervan ligt nog niet vast. Om adequaat op (markt)ontwikkelingen te kunnen inspelen, biedt het bestemmingsplan flexibiliteit ten aanzien van het invullen van deze verblijfsaccommodatie. Ook ten aanzien van de toekomstige ontsluitingsweg is flexibiliteit gewenst. Het is niet noodzakelijk dat bij de vaststelling van het plan volledige duidelijkheid bestaat over alle elementen van het plan en het moment waarop bestemmingen verwezenlijkt zullen worden. Zie onder meer ABRvS 27 maart 2013, 201103851/1/R1 <a href="http://deep-link.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2013:BZ7479">http://deep-link.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2013:BZ7479</a></p> <p>Uit artikel 3.1 lid 2 Wro volgt dat plannen binnen een periode van tien jaar moeten worden herzien. Een ander gevolg van de planhorizon is dat het in beginsel niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening</p>	
--	--	--	--

		<p>om in een bestemmingsplan bestemmingen op te nemen die pas na afloop van de planperiode zullen worden verwezenlijkt. De gemeente wijst in dit verband op de Wet van 18 april 2018 tot wijziging van de Wet ruimtelijke ordening en de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening (afschaffing actualiseringsplicht bestemmingsplannen en beheersverordeningen) Staatsblad 2018, nr. 138. Dit wetsvoorstel is inmiddels aangenomen en in werking getreden. Het lijkt niet meer dan logisch dat met het afschaffen van de actualiseringsplicht, ook de verplichte uitvoerbaarheid binnen een planperiode van 10 jaar in een ander daglicht komt te staan. Beiden zijn immers zijden van dezelfde medaille.</p> <p><i>Maatschappelijke en Economische uitvoerbaarheid</i></p> <p>De toelichting bij een bestemmingsplan dient ingevolge artikel 3.1.6 lid 1 onderdeel e en f Bro een onderbouwing te bevatten van de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid. De Afdeling zegt daarover: “Het bepaalde in lid 1 onderdeel f strekt medertoe om te voorkomen dat belanghebbenden worden geconfronteerd met de nadelige ruimtelijke gevolgen van een bestemming die niet uitvoerbaar is. Derhalve beoogt deze bepaling de bij het daadwerkelijk realiseren van de bestemming betrokken belangen te beschermen, waaronder in ieder geval begrepen die van grondeigenaren en grondgebruikers in en om het plangebied” (ECLI:NL:RVS:2015:1433). Daarmee is niet gezegd dat een bestemmingsplan enkel kan worden vastgesteld indien dit volledig in overeenstemming is met de wens van belanghebbenden.</p> <p>Voor wat betreft de economische uitvoerbaarheid is de Efteling B.V. in staat om het plan en de daarmee gepaard gaande werkzaamheden geheel uit eigen middelen te financieren. De economische uitvoerbaarheid is daarmee afdoende gewaarborgd.</p>	
br.	Het MER is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar een alternatieve invulling van de ontwikkelingen die zijn	Zie antwoord op zienswijze 10f en 93d.	

	neergelegd in het ontwerpbestemmingsplan. Ten onrechte is bijvoorbeeld niet onderzocht of het golfpark kan worden verplaatst naar het westelijk deel of dat parkeren op afstand kan worden gerealiseerd. Verder is er geen onderzoek gedaan naar de uiteindelijk in het ontwerpbestemmingsplan gekozen voorkeursvariant.		
--	--	--	--

### 3.3.12 Overige zienswijze

#### Zienswijze 94

94	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassingen
a.	Vele vragen zijn in de reactie op eerdere zienswijzen niet of nauwelijks beantwoord	Zie antwoord op zienswijze 41b.	
b.	Nut en noodzaak voor de fysieke groei is niet overtuigend aangetoond	Zie antwoord op zienswijze 36a.	
c.	De premissen waarop De Wereld van de Efteling 2030 is gebouwd, zijn niet betrouwbaar en niet realistisch. Het gehanteerde rekenmodel waarin onderscheid wordt gemaakt tussen aantallen bezoekers (individuen) en bezoeken (entree-passages) is onjuist en uitermate misleidend.	Zie antwoord op zienswijze 50z.	
d.	Fysieke groei is niet noodzakelijk omdat bij het beschikken over 5800 bedden in 2030 met verblijfsgasten die langer dan drie dagen blijven, het nastreefde aantal entree-passages alleen hiermee al te realiseren is, terwijl het aantal verkeersbewegingen hiermee drastisch daalt en verkeersmaatregelen rond het park onnodig zijn.	Zie antwoord op zienswijze 50aa.	
e.	De informatieverstrekking aan de burgers schiet te kort en komt te laat en dit wekt de indruk dat de gemeente meer bereid is de Efteling te faciliteren dan haar eigen burgers. Dat dit het vertrouwen van de burger in de overheid (gemeente) ernstig ondermijnt, is overduidelijk. Burgers zijn volstrekt onvoldoende (en onvoldoende tijdig) geweest op de consequenties die onderhavig bestemmingsplan voor hen kan hebben en voorafgaand aan dit bestemmingsplan is zelfs sprake geweest van een overeenkomst waarin de gemeente zichzelf verplichtte alles te doen om de Efteling ter wille te zijn, tot en met onteigening van onroerende goederen van derden.	Zie antwoord op zienswijze 50bb. Op grond van de wettelijke verplichting om de terinzagelegging van een ontwerpbestemmingsplan bekend te maken kan iedereen van dat plan kennisnemen en eventueel een zienswijze daartegen indienen. Hiermee wordt voldoende gewaarborgd dat eventuele belanghebbenden in voldoende mate bij de besluitvorming worden betrokken.	

f.	Een nieuw bestemmingsplan moet vooral kaders en grenzen stellen. De nu voorliggende documenten doen dit niet en geven daarmee de Efteling carte blanche. Ook in het MER is vooral gekozen voor een faciliterende insteek, niet voor het scheppen van kaders en begrenzingsen.	Zie antwoord op zienswijze 50cc.	
g.	Het Nationaal Park De Loonse en Drunense Duinen mag op generlei wijze worden aangetast.	Zie antwoord op zienswijze 12f.	
h.	In westelijke richting dient het tracé Dodenauweg, Bernsehoef, Duiksehoef als grens te worden vastgelegd. Dit tracé is van hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarde en dient - met de erven van Bernsehoef en Duiksehoef - te worden beschermd. De nog niet vastgestelde Cultuurhistorische Waardekaart van de gemeente schiet op dit punt tekort en nader onderzoek was hier nodig geweest. Op dit punt schiet het MER dus tekort.	Het tracé van deze wegen en de historische erven daarlangs worden door de plannen van de Efteling niet beïnvloed. Discussies inzake de gemeentelijke Cultuurhistorische Waardekaart vallen buiten de reikwijdte van het onderhavige MER.	
i.	Verkeersoverlast zal in de wijde omgeving van de Efteling toenemen. Ook is het zeer de vraag of de bereikbaarheid van zowel de verschillende bewoningskernen als van de Efteling zelf bij calamiteiten gegarandeerd kan blijven.	Zie antwoord op zienswijze 8f.	
j.	Op drukke dagen kan de Efteling een doelwit zijn voor terreur. Een rampenplan lijkt niet voorzien en in het MER komt het woord calamiteit uitsluitend voor in relatie tot de toegangswegen van de Efteling zelf.	Zie antwoord op zienswijze 50gg.	
k.	De suggestie dat een nieuwe ontsluiting vanaf de N261 nodig (en mogelijk) zou kunnen zijn is absurd. De recent opnieuw ingerichte weg herinrichten zou kapitaalvernietiging zijn en het wordt bepaald niet veiliger.	Zie antwoord op zienswijze 50hh.	
l.	De leefbaarheid in de wijde omgeving van de Efteling wordt ook nu al negatief beïnvloed door de aanwezigheid van de Efteling. Het is niet wenselijk dit effect te versterken. De gedachte dat de Efteling welzijn (zowel in werkgelegenheid als in recreatieve mogelijkheden) moet bieden aan de inwoners van de gemeente Loon op Zand is blijkbaar verlaten zonder dat de statuten van de Stichting Natuurpark de Efteling hierop zijn aangepast.	Zie antwoord op zienswijze 42j.	
m.	Op het gebied van archeologische waarden volstaan het bestemmingsplan en het bureauonderzoek in het	Zie antwoord op zienswijze 50jj.	

	MER niet. Hierin is uitgegaan van een foutieve veronderstelling met betrekking tot de omvang van het veengebied dat zich binnen de gemeente Loon op Zand heeft bevonden, met als gevolg dat een onjuist beeld wordt geschetst van de historische geografie en de daarmee samenhangende cultuurhistorische waarden in het gebied. Bovendien wordt onjuist verwezen naar historisch kaartmateriaal dat blijkbaar door de opstellers van dit rapport wel wordt genoemd, maar niet is geraadpleegd. Dit betekent dat op dit materiaal gebaseerde conclusies in dit rapport niet serieus genomen kunnen worden.		
n.	De in het plan MER voorgestelde ruimtelijke zonering heeft inmiddels een wezenlijk andere basis gekregen dan waarvan sprake was toen het ontwerpbestemmingsplan en MER werden opgesteld. Doordat inmiddels delen van de zuidelijke zone zijn overgedragen aan Natuurmonumenten zijn de mogelijkheden om deze gronden te ontwikkelen essentieel veranderd en beperkt.	Zie antwoord op zienswijze 50kk.	
o.	De opmerking dat alle uitbreidingsgebieden waarin attracties en verblijfsaccommodaties komen te liggen worden aangelegd in een parkachtig landschap met een verrassend en sprookjesachtig karakter, gaat voorbij aan het feit dat deze gebieden al een eigen karakter hebben en aan de cultuurhistorische waarden die hierin liggen besloten. Dit is ook in strijd met de statuten Stichting Natuurpark de Efteling.	Zie antwoord op zienswijze 10e.	
p.	Bij grote drukte zal variant 1a ertoe leiden dat Loon op Zand en De Moer vanaf de N261 onbereikbaar worden. Het noordelijke deel van de Heideweg, tussen de afrit van de N261 en de Horst, is totaal niet op een dergelijke grote verkeersstroom berekend. Zowel het dorp Loon op Zand, De Moer, Landgoed Huis ter Heide, Experience Island als de Loonse en Drunense Duinen worden hiermee vanaf de N261 onbereikbaar	Zie antwoord op zienswijze 50mm.	
q.	De provincie heeft uitgesproken het gebied aan de Horst niet te willen wijzigen. Het is de nadrukkelijke wens van de provincie de Horst niet te verleggen en de groene buffer langs de westrand van de N261 in stand te houden. Ook	Zie antwoord op zienswijze 50nn.	

	zichtbaarheid vanaf de N261 is niet wenselijk. De plannen druisen hier nadrukkelijk in tegen de wensen van de provincie en tegen de doelstellingen zoals geformuleerd in de statuten van de Stichting Natuurpark de Efteling. Het toestaan van bouwhoogtes tot maximaal 50 meter is ook vanuit dit oogpunt ongewenst. Het verleggen van de Horst betekent een ongewenste ingreep in het cultuurhistorische landschap.		
r.	Parkeren aan de Horst is uiteraard geen parkeren op afstand. Van serieus onderzoek naar de mogelijkheden van parkeren op afstand (eventueel buiten de gemeentegrenzen) is geen sprake geweest. Aansluiting op de plannen van Tilburg en Landschapspark Pauwels voor een transferium is niet overwogen.	Zie antwoord op zienswijze 23a.	
s.	De in het bestemmingsplan en de MER gegeven cijfers (bezoekersaantallen, verkeersbewegingen, parkeerruimte zowel nu als in 2030) bieden geen onderbouwing voor de vooral ruimtelijke groei die De Wereld van de Efteling 2030 beoogt. De basis onder het hele plan is daarmee bijzonder wankel en de presentatie is misleidend.	Zie antwoord op zienswijze 11c en 20c.	
t.	Het oponthoud bij met name het arriveren van de gasten in de drukke ochtenduren wordt niet veroorzaakt op de Europalaan. De echte bottleneck zit in de doorstroming op het terrein van de Efteling zelf. Regelmatige vermelding in de fileberichten in de media draagt bij aan de naamsbekendheid van de Efteling en is gratis reclame. Dit doet vermoeden dat de Efteling is gebaat bij oponthoud.	Zie antwoord op zienswijze 50qq.	
u.	De conclusie dat 'nieuwe (tot 50 meter hoge) bebouwing aan de oostzijde (...) landschappelijk goed inpasbaar (is) waardoor de impact van nieuwe elementen op de omgeving beperkt is, is uiterst subjectief en aanvechtbaar. Elke vorm van horizonvervuiling in de omgeving - en met name in de Natura 2000 gebieden - is onwenselijk. De kracht van het grotere gehele gebied is nu juist dat hier zeer verschillende vormen van recreatie naast elkaar bestaan zonder elkaar in de weg te zitten.	Zie antwoord op zienswijze 10a en 10e.	
v.	Het hanteren van langere openingstijden op drukke dagen kan weliswaar	Zie antwoord op zienswijze 50ss.	

	bijdragen aan het meer gespreid verlaten van het park door bezoekers, maar betekent ook een langere belasting van de omgeving met lawaai en licht.		
w.	Ruilverkaveling heeft weliswaar ten westen van de Efteling delen van het oude verkavelingspatroon aangetast, maar zeker niet volledig verwoest. En juist het cultuurhistorisch bijzonder waardevolle lint met de ontginningshoeven is nog steeds herkenbaar en intact aanwezig.	Zie antwoord op zienswijze 50tt.	
x.	In het archeologisch bureauonderzoek door Econsultancy zijn enkele vergissingen gemaakt die consequenties hebben voor een goed begrip en de waardering van het landschap en daarin gelegen archeologische waarden. De turfkaart van Karel Leenders heeft betrekking op West-Brabant en de aangrenzende delen van de provincie Antwerpen tot aan de oostgrens van de gemeente Dongen. Het grondgebied van onze gemeente is niet gekarteerd. Hier dienen dus wel degelijk de paleogeografische kaarten van Vos en De Vries (2015) en de kaarten van De Bont (1993) leidend te zijn. De verwijzing naar de kaart van Hendrik Verhees als 'een van de oudste kaarten van het gebied' is op zichzelf juist, maar de opstellers van het rapport verwarren hier twee kaarten. De door hen beschreven kaart is de Verheeskaart van de Meierij van 's-Hertogenbosch uit 1794 en die kan inderdaad niet erg gedetailleerd worden genoemd. Verhees maakte echter in 1773 ook een wel degelijk zeer gedetailleerde en nauwkeurige Caert Figuratief van de hele heerlijkheid Loon op Zand. Het is duidelijk dat deze kaart door de opstellers van het rapport van Econsultancy niet is geraadpleegd. In het "gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel" suggereert Econsultancy dat Bernsehoef en Duiksehoef jonger zouden kunnen zijn dan het buurtschap Efteling. Het omgekeerde is vanuit historisch geografisch oogpunt veel waarschijnlijker.	Zie antwoord op zienswijze 50uu.	
y.	De vrijstelling van verplichting tot archeologisch onderzoek voor bodemingenrepen die niet dieper gaan dan 50 cm beneden het maaiveld staat weliswaar in het vigerende (niet formeel vastge-	Zie antwoord op zienswijze 50vv.	



	<p>stelde) archeologiebeleid van de gemeente, maar is één van de redenen waarom onder meer de heemkundekringen dit beleid hebben afgekeurd. Meer gangbaar is hiervoor een diepte van 30 cm te hanteren en binnen het hele plangebied is het veel verstandiger in de opzicht helemaal geen vrijstelling te hanteren. Bij een vrijstellingsdiepte van 50 cm kan er gevoeglijk van worden uitgegaan dat alle archeologische sporen worden vernietigd voordat zij kunnen worden gedocumenteerd. Ook de gehanteerde oppervlakten die worden vrijgesteld zijn aanvechtbaar.</p>		
z.	<p>Bernsehoef, Duiksehoef en Kraanven zijn hoeveontginningen. Dit ensemble van laatmiddeleeuwse en latere ontginningsrelicten is zeldzaam en bijzonder waardevol (en ook als zodanig gewaardeerd in de cultuurhistorische inventarisatie ten behoeven van Landschapspark Pauwels). Verder is het niet onderkennen van de aanwezigheid van hoogveen in een tamelijk recent verleden geen goede bijdrage aan een goed begrip van bodem en grondwatertrap. Ook het hiermee samenhangende ontstaan van de stuifzanden is onvoldoende begrepen.</p>	Zie antwoord op zienswijze 50ww.	
aa.	<p>De vooralsnog niet vastgestelde Cultuurhistorische Waardekaart en het bijbehorende rapport van Kuilenburg (2017) zijn door de heemkundekringen afgewezen omdat zij niet voldoen. Dit alles heeft consequenties voor het inzicht in de archeologische potenties en waarden.</p>	Zie antwoord op zienswijze 50xx.	

## 4 AANPASSINGEN BESTEMMINGSPLAN

In het bestemmingsplan worden de nodige aanpassingen aangebracht. In paragraaf 4.1 zijn de aanpassingen als gevolg van ingekomen zienswijzen opgenomen. Paragraaf 4.2 bevat de overige / ambtshalve aanpassingen.

### 4.1 Aanpassingen naar aanleiding van ingekomen zienswijzen

#### Aanpassingen toelichting, regels, verbeelding bestemmingsplan

- De verbeelding en planregels zijn zodanig aangepast dat gebouwde parkeervoorzieningen zijn uitgesloten buiten het bouwvlak ter hoogte van de westelijke parkeervoorziening. Overkappingen ten behoeve van zonnepanelen tot maximaal 4 m hoog zijn hier wel toegestaan.
- Ter plaatse van de aanduiding 'overkappingen ten behoeve van zonnepanelen' zijn overkappingen ten behoeve van het plaatsen van zonnepanelen toegestaan buiten het bouwvlak, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer dan 4 m bedraagt.
- Naast een maximum percentage bebouwd oppervlak is nu ook een minimaal percentage groen toegevoegd in het bestemmingsplan.
- Aan de toelichting is een separate Notitie milieueffecten voorkeursalternatief en een separate aanvulling op het MER toegevoegd.
- In de toelichting van het bestemmingsplan wordt opgenomen dat bij kruisend verkeer op de Kinkenpolder, tussen Eftelingverkeer en het overige (langzaam) verkeer, over het algemeen het langzaamverkeer (niet zijnde Eftelingverkeer) voorrang krijgt ten opzichte van Eftelingverkeer. Dit wordt geregeld met verkeersregelaars. Als dat tot problemen leidt dan gaat De Efteling met het bevoegd gezag in overleg om tot een oplossing c.q. alternatieve voorzieningen te komen.
- In het bestemmingsplan wordt juridisch vastgelegd dat touringcars niet op de westelijke parkeervoorziening (P-West) mogen parkeren.
- De ingebruikname van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - voorwaardelijke verplichting geluid' is uitsluitend toegestaan indien middels een geluidsonderzoek is aangetoond dat op de beoordelingspunten na ingebruikname wordt voldaan aan de grenswaarden. Eventuele noodzakelijke maatregelen dienen voorafgaand aan ingebruikname getroffen te zijn.
- De maximale bouwhoogte voor het noordelijke deel van de oostelijke uitbreidingszone wordt verlaagd van 50 m naar 35 m. Daarnaast dient er een minimale afstand van 50 m tussen gebouwen te zitten waarvan de bouwhoogte maximaal 50 m bedraagt. Aanvullend is vastgelegd dat over de totale lengte van het perceel grenzend aan de N261 maximaal 45% van de bouwwerken en attracties boven de boomgrens mag uitkomen. Bij de afwijkingsregels om onder voorwaarden te bouwen tot 60 m hoogte is toegevoegd dat hierbij aanvullend geldt dat ten hoogste 2 gebouwen/bouwwerken toegestaan zijn met een maximale bouwhoogte van 60 m.
- De aansluiting Eftelingsestraat – parkeerterrein richting Dodenaauweg wordt ten noorden van de groenstructuur gerealiseerd. Hiervoor is een bestemming 'Verkeer' opgenomen op de verbeelding.
- Aan de bestemming 'Maatschappelijk' (Bernsehoef 6) is de specifieke aanduiding 'zorgboerderij' toegevoegd. Hierdoor is ook het begrip 'zorgboerderij' toegevoegd in de planregels.
- De afwijkingsregels van de bouwregels binnen de bestemming Recreatie – Verblijfsrecreatie (artikel 13.3) ten aanzien van (Recreatieve) bouwwerken in het Natuurgebied Het Loonsche Land en buiten Natuur Netwerk Brabant zijn aangepast in de planregels.
- Het bestemmingsplan is zodanig aangepast dat in de zuidelijk gelegen zone (extensieve recreatie) geen verblijfsrecreatie is toegestaan.

- Op de verbeelding en in de planregels is een aanduiding opgenomen zoekgebied tracé hoogspanningsverbinding’.
- De dubbelbestemming ‘Waarde-Natuur’ komt te vervallen. Deze percelen krijgen de bestemming ‘Natuur’.
- De afwijkingsregel behorende bij artikel 9 (Natuur) is aangepast. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in lid 9.2 voor het bouwen van een uitkijktoren en/of schaapskooi in het Natuurgebied Het Loonsche Land, waarbij moet worden voldaan aan de volgende voorwaarden: de bouwhoogte van de uitkijktoren bedraagt niet meer dan 30 m (a); het bebouwd oppervlak van de uitkijktoren bedraagt niet meer dan 25 m<sup>2</sup> (b); de bouwhoogte van de schaapskooi bedraagt niet meer dan 8 m (c) en het bebouwd oppervlak van de schaapskooi bedraagt niet meer dan 25 m<sup>2</sup>. Dit is tevens aangepast in artikel 13.3 (Recreatie – Verblijfsrecreatie).
- Aan de algemene wijzigingsregels is een passage toegevoegd dat deze wijzigingsregels niet mogen leiden tot aantasting van het Natuur Netwerk Brabant.
- Het woord ‘onevenredig’ is verwijderd in artikel 10.5.5 van de planregels. Het nieuwe artikel luidt: Het gebruik van de gronden met de bestemming ‘Recreatie – Dagrecreatie’ mag niet leiden tot een aantasting van de milieusituatie ter plaatse van het stiltegebied Loonse en Drunense Duinen door bij het realiseren van attracties: uitgelokt gegil te oriënteren van de Loonse en Drunense Duinen af (a) en uitgelokt gegil boven de boomgrens af te schermen (b).
- Op de verbeelding van het bestemmingsplan is een aanduiding opgenomen voor de vliegclub. In de planregels zijn hieraan voorwaarden gekoppeld.
- Het kadastrale perceel gemeente Loon op Zand, sectie G, nummer 2255 (gelegen aan de Bernsehoef westelijk van de voormalige gemeentewerf) is uit het bestemmingsplan gehaald. De verbeelding is hierop aangepast.
- Binnen de bestemming Recreatie-Dagrecreatie (artikel 10) is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen. De gronden ten westen van de Dodenaauweg waar ontwikkelingen plaatsvinden mogen enkel worden ingericht, nadat uit aanvullend onderzoek ter plaatse naar vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen is gebleken dat mogelijke effecten op deze beschermde soorten de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek dienen voldoende mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen zodat eventueel benodigde ontheffingen verkregen worden.
- Binnen de bestemmingen Recreatie-Sport en Recreatie-Verblijfsrecreatie is een voorwaardelijke verplichting voor vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen. De gronden ten westen van de Bernsehoef en Duiksehoef waar ontwikkelingen plaatsvinden mogen enkel worden ingericht, nadat uit aanvullend onderzoek ter plaatse naar vleermuizen en vogels met vaste nestplaatsen is gebleken dat mogelijke effecten op deze beschermde soorten de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek dienen voldoende mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen zodat eventueel benodigde ontheffingen verkregen worden.
- In de toelichting van het bestemmingsplan is een passage opgenomen over de gastransportleiding.
- Er is getoetst aan de geconsolideerde versie van de Verordening ruimte (januari 2018). Dit is verwoord in de toelichting van het bestemmingsplan.
- Het effect op de criteria waterketen en waterkwaliteit is neutraal beoordeeld. De nadelige effecten zijn met maatregelen goed aan te pakken. Bij daadwerkelijke realisatie van de beoogde ontwikkelingen zal hiermee rekening worden gehouden. Dit is verwoord in de toelichting van het bestemmingsplan.

#### *Algemene gebruiksregels (artikel 27 planregels)*

- Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het plan om te borgen dat de optimalisatie van de aansluiting Loon op Zand op de N261 tijdig wordt aangepast.

- In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die borgt dat, vóór ingebruikname van attracties op de nieuw bestemde onderdelen uit dit bestemmingsplan, de wegen die deel uitmaken van het voorkeursalternatief (de zuidelijke ontsluiting) zijn aangepast/ingericht, zodat deze wegen ook als zodanig gebruikt kunnen worden. Ook dienen er voldoende parkeerplaatsen aanwezig te zijn.
- In de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van de milieugebruiksruimte.
- Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan ten aanzien van het maximaal aantal bezoeken van 7 miljoen op jaarbasis. Daarboven zijn extra onderzoeken ten aanzien van verkeer nodig.
- De planregels zijn aangepast op het onderdeel lichtuitstraling (ook in artikel 10.3).

#### **Aanpassingen bijlagen bij bestemmingsplan**

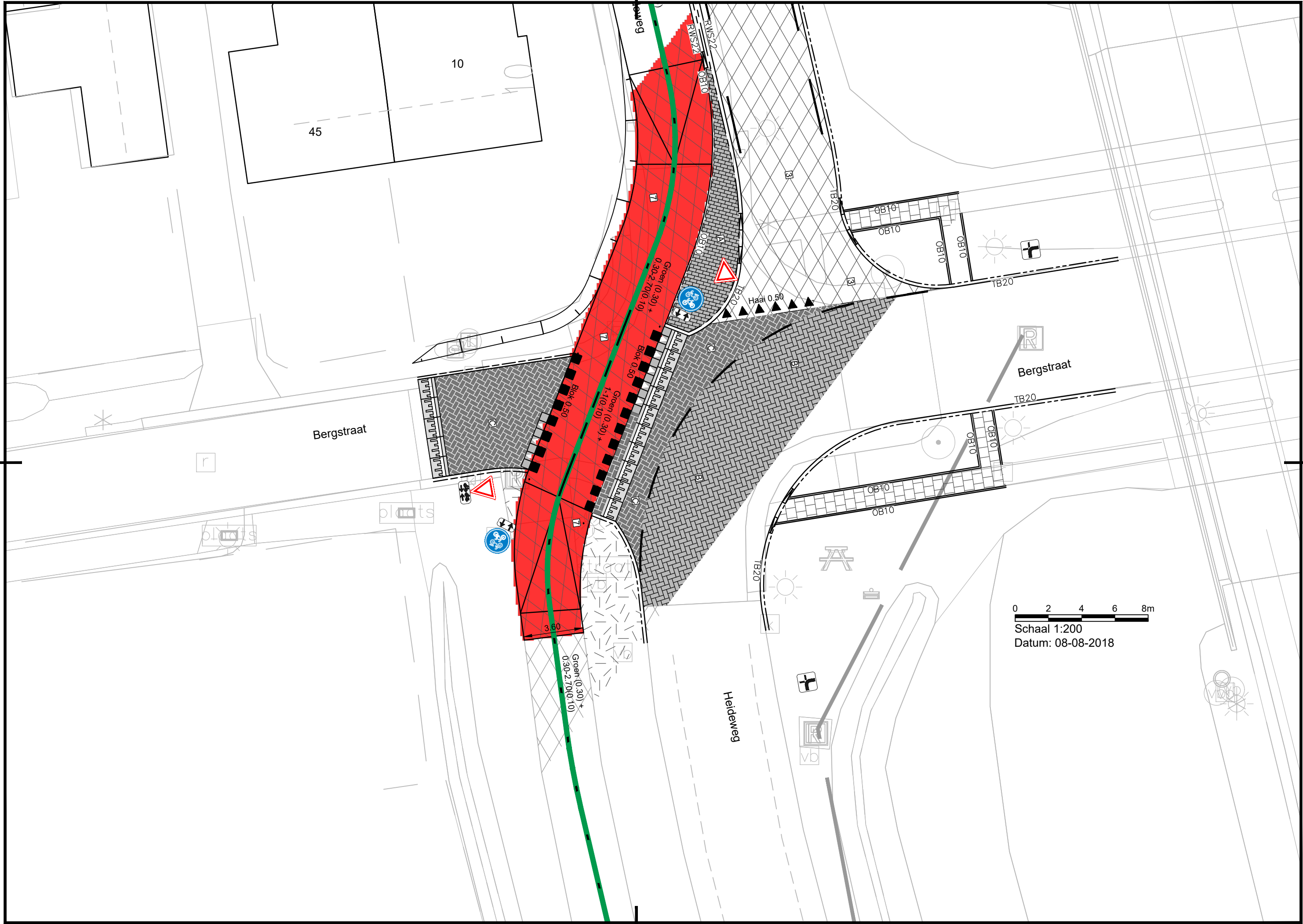
- Er is een beeldkwaliteitsplan toegevoegd als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan. Toets aan het beeldkwaliteitsplan is met een voorwaardelijke verplichting geborgd in de regels van het bestemmingsplan.
- Het MER is op de onderwerpen stikstofdepositie en energieneutraliteit aangevuld.
- Er is een aanvullend onderzoek toegevoegd van bureau ZKA aan het bestemmingsplan over de nut en noodzaak van uitbreiding.
- Het Natuurcompensatieplan is aangevuld met een nadere onderbouwing (oplegnotitie) over de saldobenadering.
- Er is aanvullend ecologisch onderzoek toegevoegd dat zich richt tot specifieke soorten of soortgroepen, namelijk das, kleine marterachtigen, uilen en roofvogels en overige broedvogels.

#### **4.2 Overige / ambtshalve aanpassingen**

- De afwijkingsregels van de bouwregels bij de bestemming 'Bos' (artikel 5) zijn vervallen.
- In de planregels bij de 'Voorwaardelijke verplichting verkeersstromen Dodenaauweg' (artikel 10.5.1) is toegevoegd dat verkeer elkaar niet 'gelijkvloers' mag kruisen.
- In artikel 11.1 onder c is toegevoegd dat ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' het aantal bedrijfswoningen niet meer bedraagt dan is aangegeven.
- In artikel 16 (Verkeer) is opgenomen dat de voor 'Verkeer' aangewezen gronden ter plaatse van de aanduiding 'overbouwing' tevens zijn bestemd voor een overbouwing ten behoeve van de bestemming in artikel 10 'Recreatie – Dagrecreatie'. In artikel 16.2.2 zijn hiervoor bouwregels opgenomen. Ook is het begrip 'overbouwing' toegevoegd in de planregels (artikel 1.74).
- De beschrijving van het voorkeursalternatief is op onderdelen aangepast (paragraaf 3.6 van de toelichting van het bestemmingsplan).
- In de toelichting is de tekst in artikel 5.3.4 (parkeren) op onderdelen aangepast/aangevuld.
- De waterparagraaf (6.4 in de toelichting) is tekstueel aangepast.
- Paragraaf 8.3 (Maatschappelijke uitvoerbaarheid) is aangevuld in de toelichting.
- Het advies van de Commissie voor de m.e.r. van 29 mei 2018 is toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan.

#### **BIJLAGEN**

- Ontwerp snelfietsroute SFR261 ter hoogte van kruising Bergstraat – Heideweg Loon op Zand.
- Verbeelding vast te stellen bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030'.





- Plangebied**
- Plangrens
- Enkelbestemmingen**
- A Agrarisch
  - B Bedrijf
  - BO Bos
  - G Groen
  - H Horeca
  - M Maatschappelijk
  - N Natuur
  - R-DR Recreatie - Dagrecreatie
  - R-KT4 Recreatie - Kampeerterrein 4
  - R-S Recreatie - Sport
  - R-VR Recreatie - Verblifsrecreatie
  - S-MA Sport - Manege
  - T Tuin
  - V Verkeer
  - WA Water
  - Wonen
- Dubbelbestemmingen**
- Leiding - Water
  - Waarde - Archeologie 1 t/m 4
- Gebiedsaanduidingen**
- overige zone - in verordening ruimte te verwijderen structuur natuur netwerk brabant
  - overige zone - in verordening ruimte toe te voegen aanduiding integratie stad - land
  - overige zone - vliegegebied
  - overige zone - voorwaardelijke verplichting landschappelijke inpassing
  - overige zone - zoekgebied trace hoogspanningsverbinding
  - veiligheidszone - lpg
- Funcieaanduidingen**
- agrarisch loonbedrijf
  - bedrijfs woning uitgesloten
  - café
  - hotel
  - natuur
  - specifieke vorm van bedrijf - aannemersbedrijf
  - specifieke vorm van bedrijf - waterleidingstation
  - specifieke vorm van recreatie - parkeren touringcars uitgesloten
  - specifieke vorm van recreatie - voorwaardelijke verplichting geluid
  - specifieke vorm van recreatie - voorwaardelijke verplichting zuidelijke ontsluiting en voldoende parkeervoorzieningen
  - verblifsrecreatie
  - verkoop punt motorbrandstoffen met lpg
  - zorgboerderij
- Bouwvlakken**
- bouwvlak
- Bouwaanduidingen**
- antennemast
  - specifieke bouwaanduiding - overbouwing
  - specifieke bouwaanduiding - overkappingen ten behoeve van zonnepanelen
  - specifieke bouwaanduiding uitgesloten - gebouwde parkeervoorzieningen
- Maatvoeringen**
- 11% maximum bebouwingspercentage (%)
  - 25 maximum bouwhoogte (m)
  - 3 maximum aantal wooneenheden
  - u 50 maximum hoogte overige bouwwerken
  - m 1308 maximum oppervlakte (m2)
  - 90% z minimum percentage groen (%)

Loon op Zand  
Wereld van de Efteling 2030

**BESTEMMINGSPLAN**

project	20170084	vastgesteld	PM
formaat	A1	ontwerp	12-03-2018
schaal	1:5000	voortontwerp	19-05-2017
getekend	f.t.	concept	14-04-2017
idn	NL.IMRO.0809.BPWvdEfteling2030-VA01		

**Rho**  
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE  
w www.rho.nl  
e info@rho.nl