



gemeente Loon op Zand

NOTITIE REIKWIJDTE & DETAILNIVEAU M.E.R. “WERELD VAN DE EFTELING 2030”

NOTA ZIENSWIJZEN

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

1. INLEIDING

Dit document is de reactienota op de ingebrachte zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. 'Wereld van de Efteling 2030' (hierna: NRD). Het college van burgemeester en wethouders van Loon op Zand heeft de NRD vrijgegeven voor burgerparticipatie als eerste stap in de procedure van project- en planmilieueffectrapportage op grond van de Wet milieubeheer (gecombineerde projectm.e.r. en planm.e.r.).

In deze reactienota geeft het college van burgemeester en wethouders van Loon op Zand een reactie op de binnengekomen zienswijzen op de NRD en geven zij aan welke invloed de zienswijzen en adviezen hebben op het MilieuEffectRapport (MER) 'Wereld van de Efteling 2030'.

Veelal zijn de ingekomen zienswijzen in het kader van de NRD gelijkloidend aan de inspraakreactie in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan. Derhalve zijn in deze reactienota uitsluitend de aspecten opgenomen die betrekking hebben op de onderzoeksmethode van de m.e.r.-procedure en de daarbij behorende onderzoeksvragen. De overige aspecten zijn opgenomen in het Eindverslag inspraak of Verslag vooroverleg, behorende bij het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling 2030'.

Voor de goede orde dient op voorhand ook gemeld te worden dat in de NRD opgenomen onderzoeksagenda nader zijn uitgewerkt in het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende MER en onderzoeken. Veelal zal in deze reactienota volstaan worden met een verwijzing naar deze stukken.

2. GEVOLGDE PROCEDURE

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau m.e.r. 'Wereld van de Efteling 2030' heeft van donderdag 8 juni 2017 tot en met woensdag 19 juli 2017 voor iedereen ter inzage gelegen. Ook was de NRD te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl en www.loonopzand.nl.

Inwoners van de gemeente Loon op Zand en belanghebbenden konden gedurende de bovengenoemde periode zowel schriftelijk als mondeling zienswijzen geven op de NRD. Ook zijn de wettelijke adviseurs geraadpleegd. In totaal zijn 43 zienswijzen binnengekomen.

3. ZIENSWIJZEN

3.1 Ontvangen zienswijzen

Van de volgende (rechts)personen zijn zienswijzen ontvangen:

Nr	Naam en adres	Datum ontvangst
1	J. Baeten, Kraanven 4, Loon op Zand	11 juli 2017
2	Leon en Marjolein Liebregts, Kinkenpolder 2, Kaatsheuvel	13 juli 2017
3	A.W.F. Dirks, Duiksehoef 5, Loon op Zand	14 juli 2017
4	M.J.A. de Wit, Prinses Margrietstraat 4, Kaatsheuvel	14 juli 2017
5	Natuurmonumenten	14 juli 2017
6	G.C. van Beek, Kraanven 14, Loon op Zand	17 juli 2017
7	DAS namens P. Mertens, Bernsehoef 3, Kaatsheuvel	17 juli 2017
8	Gemeente Waalwijk	17 juli 2017
9	D. Klein - Von der Aue, Kraanven 14, Loon op Zand	17 juli 2017
10	A.G.M. Pijnenburg, Kraanven 19, Loon op Zand	17 juli 2017
11	E.A.M. Pijnenburg, Kraanven 19, Loon op Zand	17 juli 2017
12	M.M.P. Pijnenburg	17 juli 2017

13	M. Pijnenburg-Brekelmans	17 juli 2017
14	P. Havermans	17 juli 2017
15	Bijhoudersvereniging St. Ambrosius Dongen, Dongenseweg 7, Kaatsheuvel	18 juli 2017
16	M.A.M. Hamers en C.M. Hamers-Hanff, Bernsehoef 7, Kaatsheuvel	18 juli 2017
17	Heemkundekring Loon op 't Sandt	18 juli 2017
18	P.G.A. Horvers, Jan Steenstraat 5, Kaatsheuvel	18 juli 2017
19	Hans Kahle, Bernsehoef 5, Kaatsheuvel	18 juli 2017
20	A.W.P. Klomp, Bernsehoef 4, Kaatsheuvel	18 juli 2017
21	C.F. Koek, Bernsehoef 5, Kaatsheuvel	18 juli 2017
22	A. van Loon, Duiksehoef 14, Loon op Zand	18 juli 2017
23	J. van Loon, Duiksehoef 14, Loon op Zand	18 juli 2017
24	Tinus van Gorkum, Bernsehoef 8, Kaatsheuvel	18 juli 2017
25	A.A.H. Mathijssen, Bernsehoef 9, Kaatsheuvel	18 juli 2017
26	F.A.B. van de Pas, Bernsehoef 4, Kaatsheuvel	18 juli 2017
27	Pas Sportpaarden, Bernsehoef 4, Kaatsheuvel	18 juli 2017
28	J.L.W. van Wanrooy, Bernsehoef 1, Loon op Zand	18 juli 2017
29	L.A.M. van Zeeland, Keteldiep 5, Kaatsheuvel	18 juli 2017
30	W. van Loon, Duiksehoef 14, Loon op Zand	18 juli 2017
31	ARAG namens W.J.J. Mathijssen, Bernsehoef 9A, Kaatsheuvel	19 juli 2017
32	Brabantse Milieufederatie (BMF)	19 juli 2017
33	Golfclub Efteling, Veldstraat 6, De Moer	19 juli 2017
34	Linssen namens de erven Van den Hoven, Kinkenpolder 8A, Kaatsheuvel	19 juli 2017
35	M. van Loon Huijben, Duiksehoef 13A, Loon op Zand	19 juli 2017
36	L. van Loon, Duiksehoef 13, Loon op Zand	19 juli 2017
37	Annemarie van Loon, Duiksehoef 13, Loon op Zand	19 juli 2017
38	Maria Paijmans - De Jong, Heideweg 2, Loon op Zand	19 juli 2017
39	Pierre Paijmans, Heideweg 2, Loon op Zand	19 juli 2017
40	Wouter Paijmans, Heideweg 2, Loon op Zand	19 juli 2017
41	L.G.M.C. Toorians, Kasteellaan 2, Loon op Zand	19 juli 2017
42	J.M. Verschure, Vossenbergselaan 42, Kaatsheuvel	19 juli 2017
43	Gemeente Tilburg	20 juli 2017

3.2 Opzet reactienota zienswijzen

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

- Bewoners/bedrijven Kinkenpolder;
- Bewoners/bedrijven Bernsehoef;
- Bewoners/bedrijven Duiksehoef;
- Bewoners/bedrijven Kraanven;
- Bewoners/bedrijven niet uit bovengenoemde adressen.

3.3 Ingekomen zienswijzen

In de onderstaande tabellen zijn de ontvangen zienswijzen samengevat en geeft de gemeente een reactie op deze zienswijzen. Ook worden in de conclusie de eventuele gevolgen voor de te onderzoeken onderwerpen in het MER aangegeven.

3.3.1 Bewoners/bedrijven Kinkenpolder 2, 8A en 10

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Inconsistenties en vaagheden in het plan Daadwerkelijke realisatie van de zuidelijke ontsluiting, aantonen nut en noodzaak en parkeren op afstand.	<p>De gemeenteraad stelde op 16 februari 2017 het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 vast. Hieraan zijn voorwaarden gekoppeld dat nut en noodzaak van een tweede zuidelijke ontsluiting is aangetoond en nader onderbouwd. Het betreft de volgende voorwaarden:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Nut en noodzaak op grond van de bezoekersgroei richting 2030 dient nader beschreven te worden.2. De effecten van de maatregelen rondom en op de Europalaan en het parkeren op afstand (indien een dergelijke parkeervoorziening haalbaar en beschikbaar blijkt) onvoldoende blijken om de toenemende groei van bezoekersverkeer zonder oponthoud af te wikkelen.3. Onderzoek en experimenteren met Smart Mobility en het stimuleren van openbaar vervoer onvoldoende blijken. <p><i>Nut en noodzaak</i></p> <p>De nut en noodzaak van een tweede zuidelijke ontsluiting is primair aangetoond door middel van een verkeersstudie en een aanvullende verkeersstudie ten behoeve van het MER. Belangrijkste resultaten van beide onderzoeken ten aanzien van de nut en noodzaak van een nieuwe ontsluiting zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Aangetoond is dat het niet mogelijk is om 7 miljoen bezoeken op jaarbasis te verwerken met alleen de aansluiting Europalaan, ook niet met de geoptimaliseerde aansluiting Europalaan met wisselstroken. Met de geoptimaliseerde aansluiting kunnen op jaarbasis circa 5,05 miljoen bezoeken verwerkt worden, waarop op maximaal 15 dagen per jaar oponthoud in de verkeersafwikkeling acceptabel wordt geacht door de provincie, gemeente en Efteling.▪ Wel is het mogelijk om 7 miljoen bezoeken op jaarbasis te verwerken met een combinatie van de aansluiting Europalaan en een tweede aansluiting op de N261. Deze tweede ontsluiting kan een nieuw knooppunt op de N261 ter hoogte van het brandstof verkooppunt zijn of het gebruik van de meer zuidelijk gelegen bestaande aansluiting van Loon op Zand op de N261.▪ Een nieuwe aansluiting op de N261 net ten zuiden van de Eftelingsestraat biedt de meest robuuste verkeersontsluiting. Met een eenvoudige mobiliteitsmaatregel kan op alle dagen het verkeer zonder oponthoud worden verwerkt (geen enkele dag met oponthoud). Deze mobiliteitsmaatregel houdt in dat op een 40-tal drukke werkdagen de openstelling van de Efteling wordt verlengd zodat het verkeer

	<p>meer verspreid en meer na de avondspits vertrekt. Ook vanuit het oogpunt van een calamiteitenontsluiting biedt een nieuwe aansluiting de meest robuuste oplossing.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bij inzet van de bestaande aansluiting Loon op Zand is voorwaarde dat het bestaande viaduct over de N261 samen met de beide rotondes op de aansluiting worden gereconstrueerd. Ook dienen de Heideweg en Horst op een aantal punten te worden heringericht om de toegenomen verkeersstroom veilig te kunnen verwerken. Hierbij verdienen de kruisingen en versmallingen extra aandacht. Daarnaast dient een fietspad te worden aangelegd langs het deel van de Heideweg (tussen Bergstaat en Hoge Steenweg) waar nog geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan kunnen 7 miljoen bezoeken op jaarbasis worden verwerkt, bij acceptatie van 15 dagen met oponthoud (congestiedagen). <p><i>Parkeren op afstand</i></p> <p>Onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheden van parkeren op afstand op drukke dagen. Het verkennend onderzoek van APPM (15 juni 2017) is opgenomen als bijlage bij het MER. De optie parkeren op afstand voorziet in een parkeervoorziening langs de N261 in de buurt van de Efteling. Uit het verkennend onderzoek volgen drie potentiële geschikte locaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de locatie Mobilisatiecomplex (nr. 2) in Tilburg Noord, nabij het Blauwe Meer en de Spinder, iets ten zuiden van de Efteling; ▪ de locatie nabij de voetbalvelden van DESK (nr. 6) in Loon op Zand, ten noorden van de Efteling; ▪ de locatie 'de Vloevelden' (nr. 4) ten westen van Loon op Zand. <p>Alle drie de locaties voldoen aan de volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de locatie ligt op korte afstand van de Efteling langs de N261; ▪ de locatie is direct vanaf de N261 bereikbaar; ▪ er is een filevrije route naar de parkeerterreinen van de Efteling beschikbaar. <p>De locatie Mobilisatiecomplex is in eerste instantie door de gemeente Tilburg als weinig kansrijk beoordeeld. De locatie nabij de voetbalvelden van DESK valt af vanwege het aanwezige beperkte onderliggende wegennet. De locatie 'de Vloevelden', een locatie op 4,7 kilometer vanaf de Efteling is nader onderzocht in het MER. Dit vanwege de potentiële capaciteit van de locatie (circa 4.000 parkeerplaatsen) in combinatie met de mogelijkheid om het busvervoer filevrij naar de entree van de Efteling te leiden.</p> <p><i>Smart Mobility en stimuleren openbaar vervoer</i></p> <p>De uitkomsten en mogelijkheden van Smart Mobility en het stimuleren van openbaar vervoer zijn door de Efteling onderzocht door consultatie van verschillende professionals uit verschillende disciplines en tijdens de Smart Mobility Challenge op 4</p>
--	--

	<p>oktober 2017 met experts, bedrijfsleven en opleidings- en onderzoeksinstituten. De conclusie luidt dat de auto tot 2030 de dominante vervoerswijze blijft. De concentratie auto's kan mogelijk verminderen door spreiding in tijd en locaties. Beïnvloeding van zowel aankomsttijd als vertrektijd zijn goede manieren om piekmomenten, dus congestie, te voorkomen. Op dit spoor zullen pilots worden ontwikkeld, maar verwacht wordt niet dat dit al snel tot een ander vervoersbeeld gaat leiden. Uit gastenonderzoek blijkt dat het lastig is gasten te verleiden om later te komen. Met betrekking tot openbaar vervoer is gekeken naar een busverbinding tussen de Efteling en Breda (inmiddels gerealiseerd). Een dergelijke verbinding is kansrijk, maar zal geen grote verschuiving in het aanbod autoverkeer opleveren.</p> <p>In het MER zijn de gevolgen van het plan, zoals vastgelegd in het Masterplan Wereld van de Efteling 2030, onderzocht. Hierbij zijn tevens meerdere varianten en subvarianten voor de verkeersontsluiting onderzocht. Het betreft de volgende varianten en subvarianten:</p> <p>A. Variant 1 – nieuwe aansluiting Efteling N261:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Subvariant 1a: toegangsweg via tracé Eftelingsestraat (4 rijstroken); - Subvariant 1b: toegangsweg via tracé ten zuiden van de Efteling verblijfsrecreatie (4 rijstroken). <p>B. Variant 2 – bestaande aansluiting Loon op Zand N261:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Subvariant 2a: toegangsweg via tracé Eftelingsestraat (2 rijstroken); - Subvariant 2b: toegangsweg via tracé ten zuiden van de Efteling verblijfsrecreatie (2 rijstroken). <p>C. Variant 3 – parkeren op afstand (op voormalige vloeivelden t.h.v. bestaande aansluiting Loon op Zand N261).</p> <p>Uit de conclusie van het MER blijkt dat een geoptimaliseerde variant 2a (gelet op de mindere aantasting van de aanwezige flora en fauna) de voorkeursvariant is. Deze variant is nog aangevuld met de mogelijkheid tot parkeren tussen de Horst en de N261 tussen het huidige brandstofverkoop punt langs de N261 en het waterleidingstation van Brabant Water. De geoptimaliseerde variant 2a is in het ontwerpbestemmingsplan meegenomen en als zodanig bestemd.</p> <p>Er vindt met deze variant geen nieuwe doorsnijding plaats van Natuurnetwerk Brabant. Deze variant ontlast de Europalaan en zorgt tevens voor een calamiteitenontsluiting over de Eftelingsestraat.</p> <p>Het basisalternatief betreft variant 1a. Voor meer informatie over de varianten wordt verwezen naar het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij horende MER.</p>
--	---

Conclusie

Deze zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van de vast te stellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau of aanvulling op het MER.

3.3.2 Bewoners/bedrijven Bernsehoef 1, 3, 4, 5, 7, 8, 9 en 9A

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Inconsistenties en vaagheden in het plan <ol style="list-style-type: none">1. Daadwerkelijke realisatie van de zuidelijke ontsluiting en aantonen nut en noodzaak.2. Onderzoek parkeren op afstand ontbreekt.3. Bestemmingen te summier of niet toetsbaar beschreven.4. De overbelasting N261 is niet uitgewerkt.	<ol style="list-style-type: none">1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a.2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a.3. Het doel van het bestemmingsplan is het opstellen van een uniforme juridische regeling voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing binnen het plangebied. Centraal staat het verder ontwikkelen van de Efteling waarbij gebruik gemaakt wordt van een bestemmingsmethodiek met een goed evenwicht tussen globaliteit, flexibiliteit en detaillering.4. In de verkeersonderzoeken is de N261 meegenomen als aan- en afvoer van het Eftelingverkeer en het plaatselijk verkeer. Er is gekeken naar de maximale capaciteit van de N261, met name het N261 oprijdend verkeer.
b.	Leefomgeving <ol style="list-style-type: none">1. Bevolking, gezondheid van de mens niet getoetst in het MER.2. Plan heeft een onacceptabele aantasting op de omliggende omgeving. Het veroorzaakt een verandering van landelijke stilte, van harmonie met de natuur naar voortdurend gekrijs, geraas van attracties, getrommel door drumbands, avondconcerten met lichtshows en naar sluiproutes zoekende auto's.	<ol style="list-style-type: none">1. Deze onderwerpen zijn nog geen onderdeel van de regelgeving. Gelet op de ingekomen reacties en de belangenafweging zijn in het MER (hoofdstuk 5.11) de effecten op de gezondheid wel beschreven. Voor de beoordeelde aspecten voor gezondheid geldt dat de voorgenomen ontwikkelingen enerzijds licht negatief scoren voor geluid, maar anderzijds juist positieve effecten laat zien ten aanzien van luchtkwaliteit en toegankelijkheid van het gebied, bewegen en groen. Alles overziend, zonder gewichten aan de beoordelingscriteria toe te kennen, is de beoordeling voor gezondheid als neutraal beoordeeld (0).2. Milieueffecten voor omwonenden zijn in het MER meegenomen en beoordeeld. De onderzochte gezondheidsaspecten betreffen geluid en lucht. Ook is meegenomen toegankelijkheid en aantrekkelijkheid door beplanting/natuur en landschap 'groen'.
c.	MER <ol style="list-style-type: none">1. De effecten van de verkeersafwikkeling daar waar het gaat om geluid, fijnstof etc. in relatie tot het perceel van omwonenden zal betrokken moeten worden in het kader van de MER.2. Het bestaande zuidelijke ontsluitingsknooppunt ten zuiden van Loon op Zand bij de Vloevelden zal in het MER-onderzoek als alternatieve optie moeten worden meegenomen.	<ol style="list-style-type: none">1. Milieueffecten voor omwonenden zijn in het MER meegenomen en beoordeeld.2. In het MER zijn meerdere varianten onderzocht voor de zuidelijke ontsluiting. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.3.1 onder a.

Conclusie

Als gevolg van deze zienswijzen is het onderwerp 'gezondheid' meegenomen in het MER.

3.3.3 Bewoners/bedrijven Duiksehoef 5, 10, 13, 13A en 14

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Inconsistenties en vaagheden in het plan 1. Daadwerkelijke realisatie van de zuidelijke ontsluiting en aantonen nut en noodzaak. 2. Parkeren op afstand is hiervan een voorbeeld. Een substantieel probleem dat bij de burens, in dit geval de gemeente, wordt "geparkeerd". Hoewel dit een probleem is dat elk ander bedrijf zelf op zou moeten lossen, gaat de gemeente op zoek naar oplossingen.	1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a. 2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a.
b.	Leefomgeving Bevolking, gezondheid van de mens niet getoetst in de MER.	Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 1.

Conclusie

Als gevolg van deze zienswijzen is het onderwerp 'gezondheid' meegenomen in het MER.

3.3.4 Bewoners/bedrijven Kraanven 4, 14 en 19

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Inconsistenties en vaagheden in het plan Daadwerkelijke realisatie van de zuidelijke ontsluiting en aantonen nut en noodzaak.	Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a.
b.	Leefomgeving Bevolking, gezondheid van de mens niet getoetst in de MER.	Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 1.

Conclusie

Als gevolg van deze zienswijzen is het onderwerp 'gezondheid' meegenomen in het MER.

3.3.5 Overige bewoners/bedrijven

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	Inconsistenties en vaagheden in het plan 1. Daadwerkelijke realisatie van de zuidelijke ontsluiting en aantonen nut en noodzaak. 2. Parkeren op afstand is hiervan een voorbeeld. Een substantieel probleem dat bij de burens, in dit geval de gemeente, wordt "geparkeerd". Hoewel dit een probleem is dat elk ander bedrijf zelf op zou moeten lossen, gaat de gemeente op zoek naar oplossingen. 3. Criteria voor parkeren op afstand ontbreken. 4. Vloevelden worden uitgesloten voor het parkeren op afstand. 5. Onvoldoende onderzoek verricht naar het parkeren op afstand. Afgedaan met een belofte dat er naar gekeken wordt.	1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a. 2. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a. 3. Criteria voor het parkeren op afstand zijn afstand tot de Efteling, oppervlakte / capaciteit, bereikbaarheid, huidige en mogelijke toekomstige bestemming en file vrije verbinding / relatie tot de N261. 4. Er zijn tien locaties nader bekeken met betrekking tot mogelijkheden en onmogelijkheden voor parkeren op afstand, waaronder de Vloevelden. 5. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a.
b.	Leefomgeving Bevolking, gezondheid van de mens niet getoetst in de MER.	Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.2 onder b onder 1.
c.	(Her)bestemming Het parkeren richting de Dreefseweg zullen in de	Deze zaken zijn in het MER onderzocht. De belangrijkste conclusies zijn:

	<p>toekomst zorgen voor meer geluid en lichtvervuiling richting de omwonenden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkeerslawaai: geen overschrijdingen van de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij woningen. Dit geldt voor alle (verkeers)varianten uit het MER. Evenmin is sprake van een verslechtering van het akoestisch woon- en leefklimaat van de woningen die zijn getoetst in het kader van een goede ruimtelijke ordening. ▪ Inrichtingslawaai: bij alle onderzochte (verkeers)varianten uit het MER, ook na de uitbreiding van de Efteling met verschillende activiteiten en functies, zal sprake zijn van een aanvaardbare geluidbelasting in de omgeving van het plangebied. Het is wel noodzakelijk dat hiervoor in de uitvoering enkele maatregelen worden getroffen rondom parkeren. ▪ Luchtkwaliteit: er is onderzoek gedaan naar de verspreiding van stikstofdepositie (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) als gevolg van de bedrijfsactiviteiten en het verkeer op de omliggende wegen. Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit in geen van de varianten worden overschreden. Aange- toond is dat langs de beschouwde wegvakken en ter plaatse van de omliggende woningen in en om het plangebied ruimschoots aan de wettelijke normen wordt voldaan. Deze conclusie kan worden doorgetrokken naar het hele studiegebied omdat de concentraties luchtverontreinigende stoffen immers afnemen naarmate een locatie verder van de bron ligt. ▪ Licht: uitbreiding van het attractiepark zal geen relevante extra verstoring door licht tot gevolg hebben, gezien de ligging naast het bestaande attractiepark en de N261. Er vanuit gaande dat nieuwe attracties en gebouwen die boven de bestaande bomen en gebouwen uitkomen niet uitbundig verlicht worden, zal er geen sprake zijn van extra verstoring door licht. De verschillende wegtracés zullen in theorie wel leiden tot nieuwe verstoring door licht, in het bijzonder van de vleermuizen. Hoewel de bestaande Horst, voorzien van wegverlichting, wel gebruikt wordt als vliegrouete door verschillende soorten vleermuizen zijn er ook soorten die deze weg geheel mijden. Vanwege de ligging in bestaand bosgebied zal deze lichtverstrooiing qua uitstraling beperkt blijven. Qua verstoord areaal zijn er tussen de verschillende tracés weinig verschillen. <p>Geluidswerende voorzieningen, als die nodig blijken aan de zijde van de Dreefseweg, dienen eerst gerealiseerd te worden alvorens dit terrein ingericht kan worden als parkeerterrein. Naleving hiervan is geborgd in de milieuvergunning.</p>
d.	<p>Zuidelijke ontsluiting Indien parkeren op afstand geen toekomst krijgt, dan zal het natuurgebied "Het Loonsche Land" worden opgeofferd voor de aanleg van een drukke doorgaande weg naar de huidige parkeerplaats en op termijn de parkeerplaats aan de Dreefseweg en manege de Kegelaar. De gevolgen voor buurtschap</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a.</p>

	Bernsehoef en de omwonenden aan de Europalaan laten zich raden. Hoezo leefbaarheid en natuur zoals gesteld door de Rijksoverheid?	
e.	<p>Europalaan</p> <p>Er wordt gesproken over het aantal bezoeken, in plaats van het aantal voertuigen. Het exacte aantal voertuigen wordt volledig geheim gehouden en zo ook de tijdstippen van de voertuigbewegingen.</p>	<p>In 2016 is voorafgaand aan het Masterplan voor de Wereld van de Efteling 2030 een uitgebreide verkeersstudie uitgevoerd naar de wijze waarop de verkeersafwikkeling bij groei naar 7 miljoen bezoeken per jaar kan worden gewaarborgd. Deze verkeersstudie vormt ook de input voor het MER. Daarnaast is deze verkeersstudie in 2017 nog aangevuld. Voor de verkeersstudies is allereerst specifieke informatie verzameld over de omvang van het verkeer en de verdeling van het verkeer over de dag en over verschillende ontsluitende routes. De informatie over het reguliere verkeer is daarbij afkomstig uit het regionale verkeersprognosemodel Hart van Brabant en verkeersgegevens die verzameld zijn via de verkeerregelinstantie op de Horst. Voor het Eftelingverkeer is informatie gebundeld over bezoekersaantallen, herkomstpostcodes en specifieke verkeerstellingen bij de toegangspoorten van de Efteling.</p> <p>Het onderzoek in de verkeerstelling spitst zich toe op het maatgevende uur tijdens de ochtend en tijdens de avond, waarbij bovendien onderscheid is gemaakt naar type dag (er is verschil tussen werkdagen en weekenddagen en dagen binnen en buiten de reguliere schoolvakanties).</p> <p>Op basis van al deze informatie is bepaald hoeveel verkeer maximaal op het maatgevende moment kan worden verwerkt. Op basis van informatie over het aankomst- en vertrekpatroon van het Eftelingverkeer en informatie over de verdeling van het bezoek over het jaar kon deze informatie vervolgens worden vertaald naar een aantal bezoeken op jaarbasis dat een bepaalde verkeersvariant kan verwerken. Tevens is daarbij aangegeven op hoeveel dagen een verkeersvariant alsnog met oponthoud te maken krijgt.</p> <p>De verkeersstudie biedt hiermee goede informatie om de verkeersontsluiting te beoordelen.</p> <p>In de technische rapportage over de verkeersstudie zijn de uitgangspunten en resultaten verantwoord en onderbouwd. Deze rapportage vormt een bijlage in het MER. Daarnaast is in het MER een overzicht opgenomen van de verkeerscijfers die voor de milieuonderzoeken worden gehanteerd.</p>
f.	<p>MER</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verzocht wordt in het MER allereerst het parkeren op afstand wordt meegenomen. 2. In het MER de nodige simulaties betreffende verkeersgroei / aanwas en klimaatomstandigheden / veranderingen mee te nemen. 3. Via het MER te toetsen is of het wel verstandig is om een bedrijf zijn eigen naleving van de Hinderwetvergunning te laten controleren. 4. Kan in het MER meegenomen worden in hoeverre de N261 verkeersintensiteit schadelijk is voor de gebruikers van de snelfietsroute F261. 5. Kan ervan uitgaan worden dat bedoeld wordt dat van de aansluiting ter hoogte van het brandstofverkoop punt op de N261 beide tracés onderdeel worden van het MER? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen onder 3.3.1 onder a. 2. In het MER zijn de onderzoeken uitgevoerd als beschreven in de NRD, eventueel aangevuld met onderzoeken die ingebracht worden naar aanleiding van de ter inzage periode. Bij de onderzoeken is rekening gehouden met diverse aannames, waaronder de autonome groei van autoverkeer. 3. De Hinderwet is in 1993 vervangen door de Wet milieubeheer. Het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) controleert de naleving hiervan. 4. Voor de Snelfietsroute wordt een aparte ruimtelijke procedure doorlopen. Luchtkwaliteit op de Horst is meegenomen in het MER.

	<p>6. In het NRD is veelvuldig sprake van bereikbaarheid, calamiteitenontsluiting, wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit. Gepleit wordt deze aspecten specifiek te onderzoeken voor de situatie van het Efteling Golfpark zowel voor de locatie van het clubhuis (met name de bereikbaarheid daarvan) als specifiek de holes die liggen in de nabijheid van beide varianten van de aansluiting op de N261.</p> <p>7. Gevreesd wordt voor milieueffecten voor holes 13 en 14, die als onderdeel van een MER onderzocht dienen te worden.</p>	<p>5. Beide tracés starten ter hoogte van het brandstofverkooppunt en zijn onderdeel van de MER. Uit het MER is echter een andere voorkeursvariant gekomen (geoptimaliseerde 2a variant). Voor meer informatie wordt verwezen naar 3.3.1 onder a.</p> <p>6. Deze locaties worden meegenomen in de verkeersonderzoeken / MER ten aanzien van de zuidelijke ontsluiting. Voor meer informatie wordt verwezen naar 3.3.1 onder a.</p> <p>7. Milieueffecten zijn in het MER onderzocht.</p>
g.	<p>Hoogte oostelijke uitbreiding en geluid Bouwhoogte attracties oostzijde ligt op 50 à 60 meter. Dit is beoordeeld op landschappelijke aspecten, terwijl geluidsbelasting van attracties verder gaande en heviger impact heeft op de omgeving.</p>	<p>Door de Efteling is na de maatschappelijke consultatie de voorkeur uitgesproken eerst in oostelijke richting uit te breiden, omdat voor de oostelijke uitbreiding de gevolgen voor de kern Kaatsheuvel het minst merkbaar zijn. Er is een analyse uitgevoerd voor een aanvaardbare hoogte in verband met zichtlijnen.</p> <p>Binnen de bestemming is het mogelijk bij de oostelijke uitbreiding om 50 meter hoog te bouwen (met een binnenplanse afwijking kan deze bouwhoogte onder voorwaarden naar 60 m). Net als bij het huidige attractiepark geldt er in deze zone een maximaal bebouwingspercentage van 11%. Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan nemen we op dat er een minimale afstand van 50 meter moet zitten tussen gebouwen en/of attracties.</p> <p>De combinatie van de hoogte met het vast te leggen percentage, en de extra regel met betrekking tot minimale afstanden tussen de gebouwen, zorgt ervoor dat er de langs de N261 geen aaneengesloten bebouwingsvlak kan ontstaan. De ontwikkelingszone vormt een uitbreiding van het bestaande attractiepark met een vergelijkbare ruimtelijke invulling. Wel wil de Efteling langs de N261 de mogelijkheid hebben gebouwen en/of attracties te bouwen waardoor de aanwezigheid van de Efteling langs de N261 herkenbaar wordt. Het beeld wat hierbij ontstaat is vergelijkbaar met de huidige randen van het attractiepark: een weloverwogen afwisseling tussen bouwkundige volumes en natuurlijke elementen met accenten die 50 meter hoog kunnen zijn.</p> <p>Bij alle onderzochte varianten uit het MER, ook na de uitbreiding van de Efteling met verschillende activiteiten en functies, zal sprake zijn van een aanvaardbare geluidbelasting in de omgeving van het plangebied. Met betrekking tot geluidsbelasting op de natuur is in de planregels opgenomen dat het geluid binnen het plangebied niet dient uit te stralen naar het stiltegebied Loonse- en Dru-nense Duinen.</p>
h.	<p>Geluid Uitgangspunt bij het MER en omgevingsvergunning is de bestaande geluidsnorm. Die norm dateert uit een tijd dat de Efteling beperkter open was, de schadelijkheid van lawaai voor de mens minder bekend was en de technische mogelijkheden om geluid aan de bron te beperken veel minder ontwikkelingen waren. Er dient meer aandacht gegeven te worden aan het risico van uitbreiding van de nu al onac-</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen 3.3.5 onder g.</p>

	ceptabele geluidsbelasting ten gevolge van attracties. Ook het verzoek grenzen te stellen aan het geluid bij de bron.	
--	---	--

Conclusie

Als gevolg van deze zienswijzen is het onderwerp 'gezondheid' meegenomen in het MER.

3.3.6 Gemeente Tilburg

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	<p>Verkeer</p> <p>De gemeente Tilburg maakt zich zorgen om mogelijke extra vertragingen op de N261 door de groei van de bezoekersaantallen van de Efteling. Er is in de plannen tot nu toe en ook in dit voorontwerp bestemmingsplan vooral gerekend aan verkeer dat bij de Efteling moet zijn. Voor de gemeente Tilburg is onduidelijk wat de consequenties zijn voor het (boven)regionale verkeer. Tilburg vraagt aandacht voor alternatieven voor autoverkeer en parkeeroplossingen. Welke winst is er te halen uit combinaties met andere functies (in de regio) die ook gebruik maken van dezelfde infrastructuur, waardoor alternatieve oplossingen wel voorstelbaar zijn? Gelet op effecten op de doorstroming en de bereikbaarheid en mede op grond van de huidige congestie op de A59 en de N261, zou het studiegebied zich minimaal uit moeten strekken tot deze kruising en zo nodig ook verder. De gemeente Tilburg vraagt hier meer aandacht aan te besteden en biedt aan daarin gezamenlijk op te trekken.</p>	<p>In de verkeersstudie is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om het Eftelingverkeer en het reguliere verkeer samen congestievrij af te wikkelen. De voor deze verkeersstudie gebruikte verkeersgegevens zijn voor het regulier verkeer gebaseerd op de verkeerscijfers voor het prognosejaar 2030 uit het Regionale verkeersprognosemodel Hart van Brabant. Binnen de regio bestaat overeenstemming over de juistheid van dit verkeersprognosemodel voor het gebruik voor verkeersstudies. Voor het Efteling-gebondenverkeer is gebruik gemaakt van specifiek onderzoek naar de huidige verkeersomvang en routekeuze van het Eftelingverkeer. Dat is gebeurd nadat bleek dat het regionale verkeersmodel het Eftelingverkeer gebrekkig toedeelt aan het wegennet en de Efteling in zijn geheel als één zone modelleert.</p> <p>In de verkeersstudie wordt expliciet ingegaan op de effecten van de groei van het Eftelingverkeer voor de doorstroming op de N261. Conclusie is dan ook dat de consequenties voor reguliere verkeer zijn meegenomen.</p> <p>De Efteling participeert in een 'living lab' van de provincie Noord-Brabant. Samen met de markt en kennisinstellingen onderzoeken zij de toepassingen van slimme mobiliteitsconcepten en intelligente transportsystemen om gasten binnen en naar de Wereld van de Efteling te vervoeren. Belangrijk daarbij is het benutten van de kansen die nieuwe informatie- en communicatietechnologieën bieden. Deze inzet van innovatieve ICT-oplossingen wordt Smart Mobility genoemd.</p> <p>De mogelijkheden van Smart Mobility en het stimuleren van openbaar vervoer zijn door de Efteling onderzocht door consultatie van verschillende professionals uit verschillende disciplines en tijdens de Smart Mobility Challenge op 4 oktober 2017 met experts, bedrijfsleven en opleidings- en onderzoeksinstituten. De conclusie luidt dat de auto tot 2030 de dominante vervoerswijze blijft. De concentratie auto's kan mogelijk verminderen door spreiding in tijd en locaties. Beïnvloeding van zowel aankomsttijd als vertrektijd zijn goede manieren om piekmomenten, dus congestie, te voorkomen. Op dit spoor zullen pilots worden ontwikkeld, maar verwacht wordt niet dat dit al snel tot een ander vervoersbeeld gaat leiden. Uit gastenonderzoek blijkt dat het lastig is gasten te verleiden om later te komen. Met betrekking tot openbaar vervoer is gekeken naar een busverbinding tussen de Efteling en Breda, hier loopt inmiddels een pilot voor. Een dergelijke verbinding is zinvol, maar zal</p>

		<p>geen grote verschuiving in het aanbod autoverkeer opleveren.</p> <p>De aan te leggen snelfietsroute Hart van Brabant kan meer gasten verleiden om op de fiets naar de Efteling te komen.</p> <p>Samen met de regio Hart van Brabant bekijkt de Efteling welke stappen er gezet kunnen worden om het openbaar vervoer verder te stimuleren.</p> <p>Daarnaast zet de Efteling in op meerdaags verblijf. Hierdoor kan de noodzakelijke groei bereikt worden zonder extra verkeersbewegingen op de N261 tijdens de spits.</p> <p>Uit de verkeersstudie blijkt dat congestie vooral tijdens de avonduren zal voorkomen. In tegenstelling tot de aankomst van Eftelingbezoek is de Efteling in staat het vertrek te beïnvloeden. Dat gebeurt ook al in de huidige situatie. Als het bezoek een bepaalde omvang overschrijdt blijft de Efteling namelijk langer open. Dat gebeurt als compensatie voor de lange wachtrijen bij de attracties én om het vertrek van het bezoek meer in tijd te spreiden. Er vertrekt dan minder verkeer tijdens de avondspits en meer verkeer daarbuiten, later op de avond. Met deze beproefde sturingsmogelijkheid kan een congestievrije verkeersafwikkeling worden gewaarborgd.</p>
--	--	--

Conclusie

Deze zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van de vast te stellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau of aanvulling op het MER.

3.3.7 Natuurmonumenten

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	<p>Oostelijke uitbreiding</p> <p>Zoals uit het voorliggende bestemmingsplan duidelijk wordt, is de oostelijke uitbreiding van het attractiepark gepland in een natuurgebied dat deel uitmaakt van het Natuurnetwerk Brabant. Zo'n ingreep mag volgens de rijks- en provinciale regels voor de bescherming van het Natuurnetwerk (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) alleen plaatsvinden als sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en alternatieven ontbreken, de zogenaamde 'nee, tenzij'-regels.</p>	<p>De Efteling en de gemeente Loon op Zand menen dat het belang van het voorkomen van overlast voor de inwoners van Kaatsheuvel gecombineerd met de uitbreidingsbehoefte van de Efteling in het belang van haar economische zelfstandigheid dit belang vormen. Aangezien het plangebied in het noorden wordt begrensd door de bebouwing van Kaatsheuvel en ten zuiden door grotere en meer aaneengesloten natuurgebieden is er geen alternatief. De provinciale Verordening ruimte maakt herbegrenzing mogelijk, mits dit op de juiste wijze wordt gecompenseerd. Met de compensatie wordt een ecologische en recreatieve meerwaarde voor de regio gerealiseerd. Dit wordt uitgewerkt in een compensatieplan dat bij het bestemmingsplan is gevoegd.</p>
b.	<p>Hoogte attracties in oostelijke uitbreiding</p> <p>Het bestemmingsplan biedt ruimte voor attracties tot 50 meter hoogte. Gevolg zal zijn dat het geluid van (gebruikers van) deze attracties diep het aanliggende Natura 2000-gebied en stiltegebied Loonse en Drunense Duinen in zal dringen. Nu al reikt het geluid van mensen in achtbanen tot diep in het duingebied en verstoort de rust aldaar. Met</p>	<p>Door de Efteling is na de maatschappelijke consultatie de voorkeur uitgesproken eerst in oostelijke richting uit te breiden, omdat voor de oostelijke uitbreiding de gevolgen voor de kern Kaatsheuvel het minst merkbaar zijn. Er is een analyse uitgevoerd voor een aanvaardbare hoogte in verband met zichtlijnen.</p> <p>Binnen de bestemming is het mogelijk bij de oostelijke uitbreiding om 50 meter hoog te bouwen</p>

	<p>een oostelijke uitbreiding met nog hogere attracties wordt die verstoring groter, zeker gezien de overwegend westenwinden. Daarbij merken wij op dat er weliswaar enige analyse van de aanvaardbare hoogte van attracties heeft plaatsgevonden (bijlage 2 bij de Toelichting), maar dat die alleen gaat over visuele aspecten en het hele bovengenoemde aspect van stilteverstoring blijft daarbij buiten beeld.</p>	<p>(met een binnenplanse afwijking kan deze bouwhoogte onder voorwaarden naar 60 m). Net als bij het huidige attractiepark geldt er in deze zone een maximaal bebouwingspercentage van 11%. Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan nemen we op dat er een minimale afstand van 50 meter moet zitten tussen gebouwen en/of attracties.</p> <p>De combinatie van de hoogte met het vast te leggen percentage, en de extra regel met betrekking tot minimale afstanden tussen de gebouwen, zorgt ervoor dat er de langs de N261 geen aaneengesloten bebouwingsvlak kan ontstaan. De ontwikkelingszone vormt een uitbreiding van het bestaande attractiepark met een vergelijkbare ruimtelijke invulling. Wel wil de Efteling langs de N261 de mogelijkheid hebben gebouwen en/of attracties te bouwen waardoor de aanwezigheid van de Efteling langs de N261 herkenbaar wordt. Het beeld wat hierbij ontstaat is vergelijkbaar met de huidige randen van het attractiepark: een weloverwogen afwisseling tussen bouwkundige volumes en natuurlijke elementen met accenten die 50 meter hoog kunnen zijn.</p>
c.	<p>De nieuwe zuidelijke ontsluiting</p> <p>In het plan wordt voorgesorteerd op de aanleg van een nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg voor autoverkeer, met twee alternatieven die in meer of mindere mate de natuur ten zuiden van de Efteling zullen doorsnijden. Natuurmonumenten gaat er graag vanuit dat maximaal ingezet wordt op de aangekondigde initiatieven met betrekking tot onder andere Smart Mobility, stimuleren openbaar vervoer en aanpassingen Europalaan, zodat voorkomen kan worden dat een zuidelijke ontsluitingsweg noodzakelijk wordt. Mocht een nieuwe ontsluitingsweg te zijner tijd nader onderbouwd kunnen worden en noodzakelijk blijken, dan heeft alternatief Eftelingestraat onze voorkeur, omdat die het minst diep de natuur in dringt.</p>	<p>De alternatieven zijn onderzocht. Die zijn niet toereikend om de ambities van de Efteling en de bereikbaarheid van de kern Kaatsheuvel en de regio veilig te stellen. Voor de opgenomen varianten, en de geoptimaliseerde voorkeursvariant 2a, uit het MER wordt verwezen naar de beantwoording bij 3.3.1 onder a.</p> <p>De mogelijkheden van Smart Mobility en het stimuleren van openbaar vervoer zijn door de Efteling onderzocht door consultatie van verschillende professionals uit verschillende disciplines en tijdens de Smart Mobility Challenge op 4 oktober 2017 met experts, bedrijfsleven en opleidings- en onderzoeksinstituten. De conclusie luidt dat de auto tot 2030 de dominante vervoerswijze blijft. De concentratie auto's kan mogelijk verminderen door spreiding in tijd en locaties. Beïnvloeding van zowel aankomsttijd als vertrektijd zijn goede manieren om piekmomenten, dus congestie, te voorkomen. Op dit spoor zullen pilots worden ontwikkeld, maar verwacht wordt niet dat dit al snel tot een ander vervoersbeeld gaat leiden. Uit gastenonderzoek blijkt dat het lastig is gasten te verleiden om later te komen. Met betrekking tot openbaar vervoer is gekeken naar een busverbinding tussen de Efteling en Breda. Hier loopt inmiddels een pilot voor. Een dergelijke verbinding is zinvol, maar zal geen grote verschuiving in het aanbod autoverkeer opleveren.</p>
d.	<p>Notitie reikwijdte en detailniveau voor het MER</p> <p>Natuurmonumenten signaleert dat het Stiltegebiedenbeleid ontbreekt in de notitie. Verzocht wordt die toe te voegen.</p>	<p>Het Stiltegebiedenbeleid maakt geen onderdeel uit van de ruimtelijke procedure c.q. de NRD. In het kader van het MER zijn wel de geluidseffecten van de ontwikkelingen beschreven en getoetst. Bij alle onderzochte varianten uit het MER, ook na de uitbreiding van de Efteling met verschillende activiteiten en functies, zal sprake zijn van een aanvaardbare geluidbelasting in de omgeving van het plangebied. Met betrekking tot geluidsbelasting op de natuur is in de planregels opgenomen dat het</p>

	geluid binnen het plangebied niet dient uit te stralen naar het stiltegebied Loonse- en Drunense Duinen.
--	--

Conclusie

Deze zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van de vast te stellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau of aanvulling op het MER.

3.3.8 Gemeente Waalwijk

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	<p>Verkeersonderzoek</p> <p>Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt er een verkeersonderzoek te zijn waaruit zou blijken dat de congestie zich met name concentreert op de lokale toegang van het attractiepark. Wij sluiten op voorhand echter zeker niet uit dat deze congestie zich uitstrekt tot de N261 en A59. Daarmee kan dit gevolgen hebben voor bereikbaarheid van de regio en daarmee dus ook voor onze kern Waalwijk. Ook kan dit leiden tot grote aantallen sluipverkeer binnen onze kernen Waspik en Sprang-Capelle. En daarmee kan de ontwikkeling dus ingrijpende gevolgen hebben voor de leefbaarheid c.q. het woon- en leefklimaat van onze drie kernen.</p>	<p>Bij de verkeersonderzoeken is gebruik gemaakt van de meest actuele verkeersmodellen van Midden Brabant. De verwachting is dat een aanzienlijk deel van de groei bestaat uit gasten die meerdere dagen zullen verblijven en het attractiepark vaker zullen bezoeken. De verkeersgroei zal daardoor niet evenredig toenemen met het aantal bezoeken.</p>
b.	<p>Groei van de Efteling</p> <p>Aangegeven wordt dat 7 miljoen bezoekers zeker niet uit te sluiten is. Gelet op het globale en flexibele karakter van het bestemmingsplan kan de gemeente Waalwijk zeker niet uitsluiten dat vanwege de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, het aangenomen aantal zelfs (fors) kan worden overschreden.</p> <p>Daarnaast zou onderzocht kunnen worden of en zo ja op welke wijze de gezamenlijke ambities gerealiseerd kunnen worden, welke mogelijkheden om invloed uit te kunnen oefenen om deze ambities waar te maken en op welke wijze en door wie deze ingezet kunnen worden. Gedacht kan dan onder meer worden aan alternatieve vervoersvormen, parkeren op afstand, Smart Mobility, aangepaste openingstijden en dergelijke. Wij vinden het jammer dat deze ook niet worden meegenomen als alternatieven in het MER.</p>	<p>Groei is noodzakelijk om de continuïteit van de Efteling naar de toekomst toe te kunnen waarborgen. Uit het Global Attractions Attendance Report 2015 blijkt dat de top-25 pretparken/ themaparken van de wereld tussen 2006 en 2015 een groei hebben doorgemaakt van ruim 26%. De Efteling staat op plek 24 in deze lijst en kent een vrij consistente groei van circa 4% per jaar. Groei genereert de inkomsten om de majeure investeringen te kunnen doen, zeker voor de Efteling als zelfstandig opererend park, voor het op peil houden van het niveau van de Wereld van de Efteling. De gemeente is primair verantwoordelijk voor de vraagstelling op welke wijze de gewenste groei ruimtelijk aanvaardbaar en inpasbaar is. Het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 is opgesteld om de balans te vinden tussen de groei en de (ruimtelijke) inpasbaarheid in de omgeving.</p> <p>Voor meer informatie over parkeren op afstand en Smart Mobility wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.3.1 onder a.</p>
c.	<p>Onderzoeken voorontwerpbestemmingsplan</p> <p>Het valt op dat in het voorontwerp vooral de ambities zijn vormgegeven. Dit vindt dan plaats in de verbeelding en de regels. Wat echter ontbreekt is welke belangen hierbij zijn betrokken en de mate waarin deze daarbij zijn betrokken. Ook ontbreken op dit moment nagenoeg alle onderzoeken voor wat betreft de milieu-planologische effecten van de gewenste ontwikkeling. Wij hebben daardoor op dit moment geen goed inzicht in de effecten van de milieu-planologische aspecten en de wijze waarop deze zijn afgewogen ten opzichte van de ambities van de Efteling en de regionale ambities. Ook de NRD biedt op dit onderdeel vooralsnog voor ons weinig duidelijkheid en beperkt zich</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan zijn alle onderzoeken gereed en opgenomen bij het bestemmingsplan.</p> <p>De aansluiting van de N261 op de A59 maakt in het MER onderdeel uit van het studiegebied. Binnen het studiegebied beperkt het onderzoeksgebied zich echter tot de aansluitingen van de toegangswegen naar de Efteling op de N261. In het MER wordt deze keuze verantwoord.</p>

	<p>vooral tot een aantal kwalitatieve toetsingscriteria die vooralsnog voor ons niet helder zijn afgebakend. Voor het specifieke onderwerp 'Verkeer' zou in onze opvatting, mede gelet op bovenstaande effecten op de doorstroming en de bereikbaarheid en mede op grond van de huidige congestie op A59 en N261, het studiegebied zich minimaal uit moeten strekken tot deze kruising en zo nodig ook verder. Gelet op bovenstaande zouden wij, voorafgaand aan het vervolgproces graag met u in overleg treden om daarmee toekomstige misverstanden en/of fricties zoveel mogelijk te voorkomen.</p>	
--	--	--

Conclusie

Deze zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van de vast te stellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau of aanvulling op het MER.

3.3.9 Brabantse Milieufederatie (BMF)

	Samenvatting	Reactie gemeente
a.	<p>Verkeer en ontsluitingsweg Wij zijn op voorhand niet overtuigd van de noodzaak een extra ontsluitingsweg of vernieuwde ontsluitingsstructuur te realiseren bij een toename van het aantal bezoeken. De in het voorontwerpplan aangegeven locaties voor de zuidelijke ontsluiting met het daarmee samenhangende verkeer zouden grote afbreuk doen aan de waarde van het wildviaduct Westloonse wissel, dat vanaf het begin zeer succesvol. Behalve een aantasting van ecologische waarden, zou dit grote kapitaalvernietiging betekenen gelet op de kosten van aanleg van dit wildviaduct. Ook vanuit verkeersoogpunt achten wij een keus voor een zuidelijke ontsluiting niet erg logisch. De verkeersafwikkeling vindt voornamelijk (74%) plaats via het noorden. Dit is ook logisch omdat uit die richting de grote aantallen bezoekers uit west-, noord- en oost-Nederland afkomstig zijn.</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a.</p>
b.	<p>EHS/NNB De ontwikkeling aan de oostkant met geluid verstorende attracties zal tot gevolg hebben dat het geluid diep het Stillegebied en Natura 2000 gebied de Loonse en Drunense Duinen indringt. Door de hoogte van de attracties draagt het geluid van de attracties en de gillende mensen ver in het Stillegebied, zeker gezien de overwegende westenwinden.</p>	<p>Voor ontwikkelingen in het NNN moet de provincie toetsen of deze een groot openbaar belang dienen én er geen alternatieven zijn buiten de natuur. Voor de zuidelijke ontsluiting is dit het bereikbaar houden van de regio, de kern Kaatheuvel en de Efteling. Bij het bestemmingsplan is het uitgangspunt te komen tot een compensatieplan waarin het Brabants natuurnetwerk wordt versterkt. Bij voorkeur vindt compensatie plaats in of rond het plangebied. De afspraken hierover worden samen met het bevoegd gezag in dit compensatieplan vastgelegd. Bij het opstellen van dit plan zijn eveneens relevante belangenvertegenwoordigers betrokken, waaronder natuurorganisaties zoals Natuurmonumenten, Brabantse Milieufederatie en de heemkundekringen.</p>
c.	<p>NRD en onderzoeken in de MER In de NRD is uitgegaan van verkeerde veronderstellingen, nl. dat voor de oostelijke uitbreiding het huidige bebouwingspercentage, reeds zou zijn vastgelegd in het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling' dat op 6 juni 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad van Loon op Zand; het gebied behoort tot het NNB en heeft de functieaanduiding</p>	<p>In het MER zijn de gevolgen van het plan, zoals vastgelegd in het Masterplan Wereld van de Efteling 2030, onderzocht en hierbij zijn tevens alternatieven (varianten) meegenomen.</p> <p>Voor meer informatie over de varianten uit het MER, parkeren op afstand en Smart Mobility wordt</p>

<p>Natuur. Ook voor het uitbreidingsgebied op de Parkeerterreinen zijn in de vigerende plannen geen bouwvlakken en bouwpercentages opgenomen. De nieuwe ontsluitingsstructuur ligt nog niet vast. Het gaat uiteindelijk om één ontsluitingsweg en geen twee toegangswegen.</p> <p>De zone Verblijfrecreatie is (mede) door de aanduiding van de nog te onderzoeken ontsluitingsweg die ver ten zuiden van de Eftelingsestraat komt te liggen, ver 'ingedaald' in de zone extensieve recreatie en natuur.</p> <p>In de m.e.r. moeten de maximale gevolgen van het plan worden onderzocht en alternatieven worden meegenomen.</p> <p>Wij vinden het nodig om in de m.e.r. te onderzoeken:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Een alternatief op het gebied van mobiliteit, met name Openbaar vervoer waardoor er minder verkeersbewegingen met de auto zullen komen en de nieuwe ontsluiting wellicht niet nodig is; ○ Een alternatief via een aangepaste Europalaan zonder nieuwe ontsluitingsweg en met de (hoofd)ontsluiting van Kaatsheuvel via de noordelijke afslag via de Bevrijdingsweg; ○ Een variant waarbij het verkeersaanbod altijd ook de Europalaan zal blijven gebruiken. Dit omdat IAVo van het verkeer vanuit het noorden komt; ○ Een variant waarbij de ontsluitingsweg of verdiept komt te liggen of wordt voorzien van aarden geluidswallen met beplanting, zodat de uitstralingseffecten zo veel mogelijk worden beperkt. <p>Voor ecologie ontbreekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Versnippering en barrièrewerking; ○ Areaalverlies door aantasting en verstoring; ○ verstoring door geluid, licht, trillinghinder ○ Vervuiling door stikstof, roet, etc. ○ Biodiversiteit; ○ Klimaatadaptatie: meer groen voor meer schaduw en vasthouden water. <p>Voor bodem en water:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Inzigtbaarheid regenwater; ○ Klimaatadaptatie; water vasthouden en bergen en beperken verdamping. ○ Waterverbruik; ○ Absorptievermogen bodem; ○ Geomorfologie. <p>Voor landschap en cultuurhistorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Geomorfologie; ○ Areaalverlies; ○ Authenticiteit van het landschap (streekeigen). 	<p>verwezen naar de beantwoording zoals opgenomen bij 3.3.1 onder a.</p> <p>In onze optiek zijn de onderdelen "ecologie", "bodem en water" en "landschap en cultuurhistorie" voldoende en afdoende onderzocht in het MER.</p>
---	---

Conclusie

Deze zienswijzen leiden niet tot een aanpassing van de vast te stellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau of aanvulling op het MER.