



LOON OP ZAND
Wereld van de Efteling 2030

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE



Wereld van de Efteling 2030

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

identificatie

projectnummer:

050601.20170084

projectleider:

mr. S. Lamkadmi

auteurs:

mw. drs. J.C. Barrois

mw. ing. D.R. Boer

planstatus

datum:

19-05-2017

opdrachtgever:

Efteling B.V.

status:

definitief

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Achtergronden	3
1.2. Ligging plangebied en studiegebied	4
1.3. Waarom een mer-procedure?	4
1.4. Mer-procedure	5
1.5. Inhoud van de NRD, leeswijzer en indienen zienswijzen	6
2. Beschrijving beoogde ontwikkeling	9
2.1. Inleiding	9
2.2. Doelstelling en streefbeeld voor de Wereld van de Efteling 2030	9
2.3. Het basisalternatief	10
2.4. Vaststaande en variabele elementen van de ontwikkeling	13
3. Te onderzoeken alternatieven en varianten (reikwijdte)	15
3.1. Referentiesituatie	15
3.2. Basisalternatief	15
3.2.1. Verkeersvariant	15
4. Onderzoeken (detailniveau)	17
4.1. Algemeen	17
4.2. Te verrichten onderzoeken	17

1.1. Achtergronden

Initiatief

De Efteling heeft reeds enige tijd de ambitie om uit te breiden. De uitbreidingsambitie is ook noodzakelijk om de concurrentiepositie te behouden/versterken. Hiertoe is het proces Wereld van de Efteling 2030 gestart in samenwerking tussen de Efteling, de gemeente Loon op Zand en de provincie Noord-Brabant. De gezamenlijke visie is vastgelegd in het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 (Masterplan). Om tot een breed gedragen visie te komen heeft tijdens dit proces reeds uitgebreid overleg en consultatie plaatsgevonden met stakeholders. Het Masterplan is op 17 januari 2017 door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Loon op Zand behandeld. Vervolgens is het Masterplan vastgesteld door de gemeenteraad op 16 februari 2017.

In het Masterplan ligt de focus voor de korte termijn (tot 2020) op uitbreiding in oostelijke richting, direct grenzend aan het bestaande attractiepark. Voor de langere termijn (periode tot 2030) vindt uitbreiding in westelijke richting plaats. Bij het opstellen van het Masterplan zijn uitgangspunten geformuleerd waaraan het plan moet voldoen. Dit zijn uitgangspunten met betrekking tot ruimtelijke ordening, natuur en landschap, duurzaam ondernemen, water, bereikbaarheid en mobiliteit en milieu. Een van de belangrijkste aspecten is de bereikbaarheid. Ten behoeve van het Masterplan is uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de wijze waarop de bereikbaarheid van de Efteling, de kern Kaatsheuvel en de regio kan worden gewaarborgd als het aantal bezoeken per jaar van de Efteling verder groeit.

Het Masterplan is niet als bijlage bij deze NRD opgenomen. Hiervoor wordt verwezen naar de website van de Efteling (www.efteling.com) of de gemeente Loon op Zand (www.loonopzand.nl). Hier is het volledige Masterplan te downloaden.

Op te stellen bestemmingsplan en MER

Om de ambities vanuit het Masterplan te kunnen realiseren wordt het bestemmingsplan de Wereld van de Efteling 2030 opgesteld. Doel van het bestemmingsplan is primair het verder ontwikkelen van de Efteling conform het Masterplan. Hierbij is flexibiliteit het uitgangspunt, zowel voor bouwen als voor gebruik. Tevens wordt een mer-procedure doorlopen (gecombineerde plan- en projectmer-procedure, zie paragraaf 1.3). Dat betekent dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure een milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld. In dit MER worden de milieueffecten van Wereld van de Efteling 2030 beschreven. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vormt de eerste stap in de mer-procedure.

Initiatiefnemer

Initiatiefnemer van dit project is Efteling B.V.

Efteling B.V.
Postbus 18
5170 AA Kaatsheuvel

1.2. Ligging plangebied en studiegebied

Ligging plangebied

Het plangebied is het gebied waarbinnen de te onderzoeken ontwikkeling is voorzien. In figuur 1.1 is de ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven. Het plangebied bestaat grotendeels uit gronden die in eigendom zijn van de Efteling. Een deel van het plangebied is gelegen binnen het Natuurnetwerk Brabant.



Figuur 1.1 Ligging plangebied (rood omlijnd)

Ligging studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar effecten, als gevolg van de voorgenomen activiteit, (kunnen) optreden. Het betreft veelal het plangebied en de directe omgeving ervan. De omvang van het studiegebied kan niet bij voorbaat worden begrensd. Uit het onderzoek, dat in het kader van de mer-procedure zal worden uitgevoerd, zal blijken hoever eventuele milieugevolgen zich uitstrekken; dit kan per milieuaspect verschillen en zal per aspect worden aangegeven in de effectbeschrijving. Naar verwachting zal het studiegebied zich voor de meeste milieuaspecten, uitgezonderd ecologie en verkeer, niet ver buiten het plangebied uitstrekken.

1.3. Waarom een mer-procedure?

Het MER geeft in de eerste plaats aan wat de milieugevolgen van de beoogde ontwikkelingen zijn. Ook kan het MER inzicht geven in de mogelijkheid en effectiviteit van mitigerende maatregelen ter beperking van de eventuele negatieve (milieu)effecten.

Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.)

In het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten leiden tot een mer-verplichting (planMER, project-MER of mer-beoordeling). Het doel van deze mer-verplichtingen is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

PlanMER en projectMER

De wet maakt onderscheid tussen:

- een planMER voor kaderstellende plannen;
- een projectMER voor besluiten.

De Wet milieubeheer (Wm) kent de verplichting een planMER op te stellen voor plannen die een kader bieden voor activiteiten, waarvoor (vanwege mogelijk significant negatieve effecten) een passende beoordeling moet plaatsvinden op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb). Ook kan een projectmer-plicht voor besluiten gelden. Voor ruimtelijke plannen kunnen beide vormen van mer-plicht aan de orde zijn. Tussen een planMER en een projectMER bestaat overigens geen wezenlijk verschil¹⁾.

Mer-beoordeling

Bij een mer-beoordeling moet het bevoegd gezag (de gemeenteraad) beoordelen of voor de beoogde ontwikkeling (vaak van beperktere omvang) een projectMER moet worden opgesteld. Dit doet zij op basis van een mer-beoordelingsnotitie (beknopt onderzoek). Uitgangspunt is daarbij het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen dat een volwaardige mer-procedure alleen nodig is, indien blijkt dat belangrijke negatieve milieueffecten kunnen optreden.

Toepassing Besluit m.e.r. op de Wereld van de Efteling 2030

Voor de Wereld van de Efteling 2030 gelden op grond van de wetgeving de volgende mer-verplichtingen:

- Mer-beoordelingsplicht: de uitbreiding van de Efteling als themapark is mer-beoordelingsplichtig omdat het meer dan 250.000 extra bezoekers per jaar zal trekken (bijlage D uit het Besluit m.e.r.). Gelet op de omvang van de ontwikkeling (toename van meer dan 2 miljoen bezoeken) is het opstellen van een volwaardig projectMER wettelijk zonder vooraf een mer-beoordelingsprocedure te volgen.
- Planmer-plicht: vanwege de mogelijk significante effecten op Natura 2000 als gevolg van stikstofdepositie is een passende beoordeling noodzakelijk. Dit leidt wettelijk gezien tot een planmer-plicht.

De Wereld van de Efteling 2030: een gecombineerd planMER/projectMER

Om aan de in het kader genoemde mer-verplichtingen te voldoen wordt een gecombineerd planMER/projectMER (verder: MER) opgesteld, zonder vooraf een mer-beoordelingsprocedure te volgen en daarin te beoordelen of een volledige projectmer-procedure noodzakelijk is.

1.4. Mer-procedure

Het MER wordt opgesteld voor het bestemmingsplan dat in de ontwikkeling van de Wereld van de Efteling 2030 voorziet. Aangezien de gemeenteraad van Loon op Zand het besluit neemt over de vaststelling van het bestemmingsplan, is de gemeenteraad ook het bevoegd gezag voor het MER.

Procedurestappen

In de mer-procedure kunnen grofweg twee fasen worden onderscheiden:

- de voorfase (in tabel 1.1 opgenomen onder stap 1 en 2);
- het opstellen van het MER zelf (in tabel 1.1 opgenomen onder stap 3, 4 en 5).

In tabel 1.1 is tevens de afstemming met de procedure van het bestemmingsplan opgenomen.

1) De inhoudsvereisten zijn vastgelegd in artikel 7.7 Wet milieubeheer (Wm) voor mer-plichtige plannen en artikel 7.23 Wm voor mer-plichtige besluiten. Van belang daarbij is dat een planMER in het algemeen globaler van aard is dan een projectMER. Het projectMER dient ter onderbouwing van het concrete geval. Dit stelt daarom in het algemeen hogere eisen aan de uit te voeren onderzoeken in het kader van dit MER.

Tabel 1.1 Afstemming tussen mer- en bestemmingsplanprocedure

Stap	MER	Bestemmingsplan
1	Opstellen NRD (mededeling aan bevoegd gezag)	Opstellen voorontwerpbestemmingsplan
2	Openbare kennisgeving voornemen, raadpleging wettelijke adviseurs, terinzagelegging voorontwerpbestemmingsplan	
3	Opstellen MER	Opstellen ontwerpbestemmingsplan
4	Terinzagelegging MER + ontwerpbestemmingsplan + toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.	
5	Eventueel aanvulling	Vaststellen bestemmingsplan

Voorfase

De voorfase kent de volgende stappen:

1. mededeling van de initiatiefnemer (Efteling B.V.) aan het bevoegd gezag (aan de hand van de NRD);
2. openbare kennisgeving van het voornemen om een MER op te stellen (terinzagelegging van de NRD);
3. raadpleging wettelijke adviseurs en bestuursorganen en uiteindelijk advies van bevoegd gezag aan de initiatiefnemer over de reikwijdte en het detailniveau van het MER.

De Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) is de eerste stap in de procedure om te komen tot het MER voor de beoogde ontwikkeling van de Wereld van de Efteling 2030. Het doel van de NRD is in de eerste plaats bekendmaken dat de gemeente Loon op Zand de besluitvormingsprocedure in gang zet. De gemeente is in beginsel en onder voorwaarden voornemens om medewerking te verlenen aan het realiseren van de Wereld van de Efteling 2030.

Opstellen van het MER zelf en vervolg

Het opstellen van het MER zelf en de vervolgfase verloopt parallel met het bestemmingsplanproces.

Toelichting bij stap 4: Iedereen kan zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en het MER indienen. De Commissie voor de m.e.r. brengt haar toetsingsadvies uit over het MER binnen de termijn die ook voor de zienswijzen geldt.

Toelichting bij stap 5: Indien nodig wordt naar aanleiding van zienswijzen of het advies van de Commissie voor de m.e.r. een aanvullende memo of notitie op het MER opgesteld. Het bestemmingsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Het MER vormt hierbij een separate bijlage en vormt de milieuonderbouwing van het bestemmingsplan.

1.5. Inhoud van de NRD, leeswijzer en indienen zienswijzen**Inhoud NRD**

In deze NRD wordt aangegeven wat de voorgestelde reikwijdte en het voorgestelde detailniveau van het MER zal zijn. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt wat de aard en het doel is van de ontwikkeling, welke alternatieven worden bekeken en welke milieuaspecten worden onderzocht.

Leeswijzer NRD

- Hoofdstuk 2 beschrijft op hoofdlijnen de voorgenomen ontwikkeling;
- Hoofdstuk 3 gaat in op de reikwijdte van het MER;
- Hoofdstuk 4 geeft ten slotte inzicht in het verdere detailniveau van het MER en het bijbehorende onderzoek.

Inspraak over notitie Reikwijdte en Detailniveau

Om draagvlak te creëren streeft de gemeente ernaar de ontwikkeling bij een breed publiek kenbaar te maken. Zij krijgen de mogelijkheid om advies te geven of hun zienswijze kenbaar te maken op de in deze concept NRD beschreven reikwijdte en aanpak voor het MER (stap 2 uit tabel 1.1). Op basis van de adviezen en zienswijzen die worden verkregen bereidt het bevoegd gezag, het college van burgemeesters en wethouders namens de gemeenteraad, de definitieve NRD voor en stelt deze vast. De NRD zal tevens ter kennisname worden aangeboden aan de gemeenteraad van de gemeente Loon op Zand en nader worden toegelicht.

Gedurende de periode dat de NRD ter inzage ligt, kan eenieder een reactie sturen aan het bevoegd gezag:

Gemeenteraad van Loon op Zand
Postbus 7
5170 AA Kaatsheuvel
info@loonopzand.nl

2. Beschrijving beoogde ontwikkeling

9

2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de beoogde ontwikkeling van de Wereld van de Efteling 2030. Tevens wordt aangegeven wat de vaststaande en variabele elementen van de ontwikkeling zijn.

2.2. Doelstelling en streefbeeld voor de Wereld van de Efteling 2030

De Efteling wil de komende jaren uitroeien van attractiepark naar een internationale bestemming. Hiermee wil de Efteling haar positie in de toekomst versterken. Uitgegaan wordt van een groeiscenario tot 7 miljoen bezoeken per jaar in de periode tot 2030². In het opgestelde Masterplan Wereld van de Efteling 2030 is het streefbeeld verwoord.

Het doel van de Efteling is de meest sprookjesachtige en kwalitatieve bestemming in Europa te worden waar de hele familie zich meerdere dagen kan verwonderen. In 2030 is de Wereld van de Efteling uitgegroeid van een attractiepark met verblijfsaccommodaties tot een internationale bestemming waar gasten:

- De Wereld van de Efteling goed kunnen bereiken, met zo schoon en slim mogelijke vervoersmiddelen.
- Een bezoek brengen aan een sprookjesachtige omgeving met veel aandacht en ruimte voor natuur en landschap.
- Binnen en buiten een wonderlijke tijd beleven in een diversiteit aan attracties.
- Meerdere dagen verblijven in één van de thematische vakantieverblijven of in verblijfsaccommodaties in de omgeving.

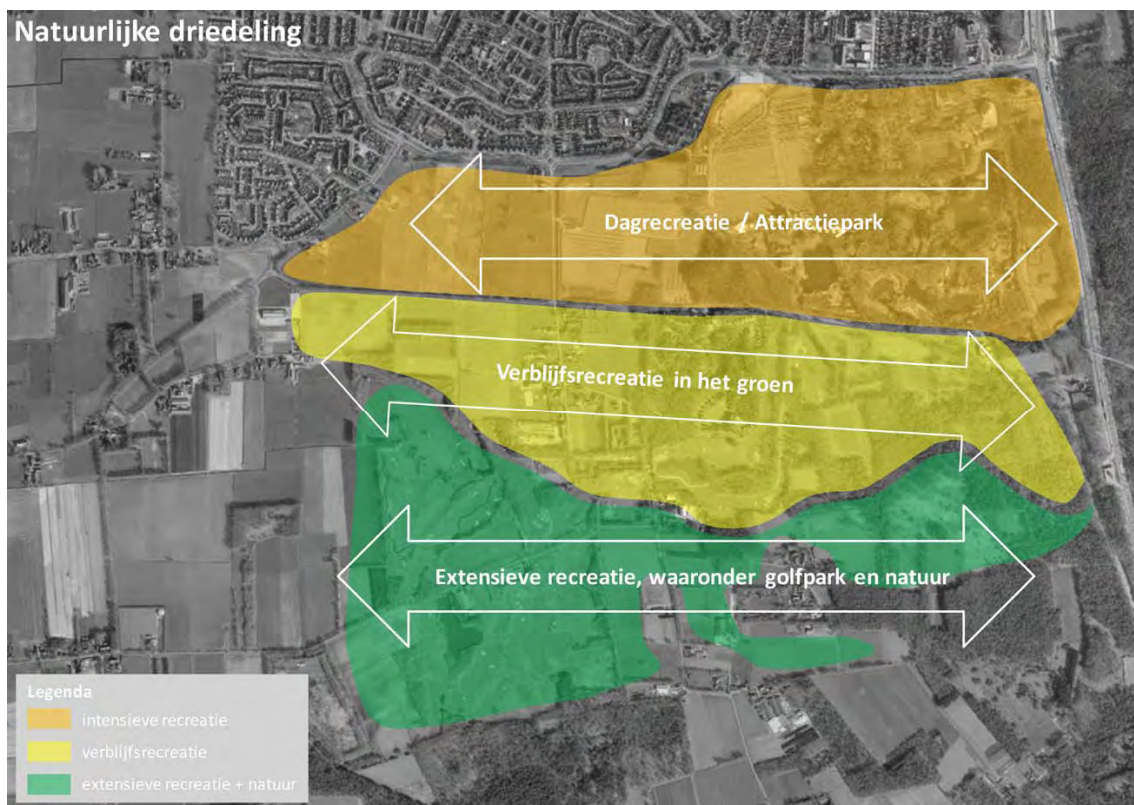
Niet alle elementen uit het streefbeeld lenen zich voor een directe vertaling in het MER en het bijbehorende bestemmingsplan. Zo hangt de bereikbaarheid met schone en slimme vervoersmiddelen sterk samen met de ontwikkeling van nieuwe, slimme en innovatieve mobiliteitsvormen die de Efteling in de gaten blijft houden om kansen van deze ontwikkelingen voor de Efteling te verkennen (zoals navigatieoplossingen die rekening houden met verwachte reistijden, incidenten, advies over vertrek- en aankomsttijden en verwijzing naar parkeervoorzieningen, Smart Mobility). Samen met partners vanuit wetenschap en bedrijfsleven wordt bekeken hoe deze technieken optimaal ingezet kunnen worden. De Efteling participeert daarbij in een 'living lab' van de provincie Noord-Brabant. Dergelijke technologische ontwikkelingen zijn echter nog niet voldoende uitgekristalliseerd om de (overwegend positieve) milieugevolgen hiervan in het MER in beeld te kunnen brengen. De Efteling stimuleert verder het gebruik van alternatieve vervoerswijzen (anders dan de auto) door in regionaal verband samen te werken met openbaar vervoermaatschappijen en touroperators. Uitgangspunt voor het MER en het bestemmingsplan is een robuuste verkeersstructuur die de toename van recreanten op een goede en veilige wijze kan verwerken.

² Dit betreft het aantal bezoeken in plaats van bezoekers. Dit omdat één bezoeker bij meerdaags verblijf meer dan één keer het park kan bezoeken.

Ruimtelijk: De Wereld van de Efteling ontwikkelt zich fasegewijs in zones

In figuur 2.1 is de ligging van de zones van intensieve en extensieve recreatievormen globaal weergegeven. Het betreft de volgende zones:

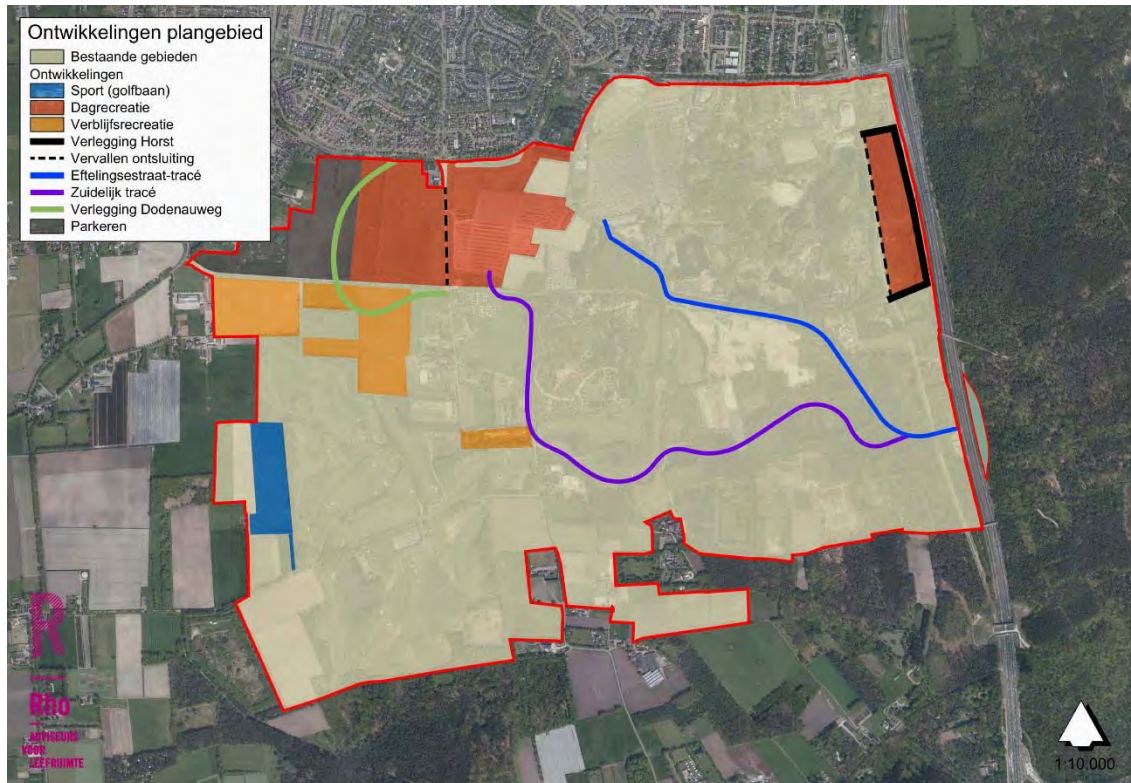
- Dagrecreatie/attractiepark; dit is de meest noordelijke zone, direct grenzend aan de kern van Kaatsheuvel. Binnen deze zone wordt ruimte geboden voor de verdere ontwikkeling van het attractiepark en daaraan gekoppelde functies als ontsluitingswegen en parkeren. Ook (intensief) verblijf, zoals het Eftelinghotel ligt in deze zone.
- Verblijfsrecreatie in het groen; dit is de middelste zone, gelegen rondom de Eftelingsestraat. Deze zone vormt een bufferzone richting de extensieve zone. Efteling Bosrijk en het Vakantiepark Efteling Loonsche Land liggen in deze zone en er is ruimte voor het realiseren van extra verblijfsaccommodaties.
- Extensieve recreatie; waaronder golfpark en natuur; dit is de meest zuidelijke strook. Deze zone is bedoeld voor minder intensieve vormen van recreatie. Voor bewoners van de regio en haar tijdelijke gasten worden voldoende keuzemogelijkheden geboden om hun tijd door te brengen. In deze zone liggen reeds het Efteling Golfpark en het natuurgebied Het Loonsche Land.



Figuur 2.1 Ontwikkeling Wereld van de Efteling 2030 in zones

2.3. Het basialternatief

De beoogde ontwikkelingen voor de Wereld van de Efteling 2030, zoals beschreven in het Masterplan, vormen het basialternatief dat in het MER wordt onderzocht. Het basialternatief is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2 Basisalternatief (uitbreidingsgebieden, centrale parkeervoorzieningen, aangepaste ontsluiting)

Dagrecreatie/ attractiepark

Het Efteling Park breidt zowel in oostelijke als in westelijke richting uit. De uitbreiding in oostelijke richting sluit direct aan op het bestaande attractiepark en wordt begrensd door het Efteling Hotel, de N261, het fietspad naar de Loonse en Drunense Duinen ter hoogte van het inkoopstation Brabant Water en de huidige oostelijke grens van het Efteling attractiepark. Door de ligging parallel aan de N261 ontstaat de mogelijkheid om de Wereld van de Efteling op een verkeersveilige wijze aan de passanten op de N261 te tonen. Voor de oostelijke uitbreiding blijft het huidige bebouwingspercentage, vastgelegd in het bestemmingsplan 'Wereld van de Efteling' dat op 6 juni 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad van Loon op Zand, gehandhaafd. Het is hierbij mogelijk om één of meer beeldbepalende hogere attracties/bouwwerken te plaatsen. Ook zal het Efteling park grenzend aan het Sprookjesbos uitbreiden op een gedeelte van het bestaande hoofdparkeerterrein.

In westelijke richting vindt de uitbreiding van het attractiepark plaats op de bestaande parkeervoorzieningen P2 en P3. Hier is een hoger bebouwingspercentage mogelijk om meer overdekte attracties te kunnen realiseren. De toename aan overdekte voorzieningen maakt het mogelijk om de geluidsbelasting op de kern Kaatsheuvel te beperken en biedt tegelijkertijd meer mogelijkheden bij slecht weer.

Verblijfsrecreatie/golfsport

In de Wereld van de Efteling zijn verschillende locaties waar verblijfsaccommodaties zich kunnen ontwikkelen. De gebieden waar dit mogelijk wordt gemaakt zijn weergegeven in figuur 2.2. Daarnaast wordt ook binnen het attractiepark en bij het Efteling Golfpark verblijfsrecreatie mogelijk gemaakt. Aan de westzijde van de golfbaan is ruimte gecreëerd om hier nieuwe holes/natuur toe te voegen.

Bereikbaarheid en mobiliteit

De toename van het aantal bezoeken en de fysieke uitbreiding van de Efteling kan niet zonder te voorzien in een verkeersontsluiting die de bereikbaarheid van de regio, de kern Kaatsheuvel en de Efteling zelf garandeert. Dit is ook een voorwaarde vanuit de gemeente om medewerking te verlenen.

Bereikbaarheid Efteling voor autoverkeer

Om de toekomstige groei van het aantal bezoeken te faciliteren wordt de verkeersontsluiting (gefaseerd) aangepast.

Verkeersstudie

De ruimtelijke ontwikkeling van de Wereld van de Efteling 2030 is onlosmakelijk gekoppeld aan de bereikbaarheid van de Efteling, de kern Kaatsheuvel en de regio. Er is dan ook reeds een verkeersstudie uitgevoerd die aantoont welke maatregelen nodig zijn om tot een robuuste verkeersstructuur te komen die 7 miljoen bezoeken aan de Wereld van de Efteling mogelijk maakt. In deze studie zijn drie verkeersalternatieven en diverse varianten onderzocht. Uit de studie is het volgende naar voren gekomen:

- De verwerkingscapaciteit van de N261 zorgt ervoor dat het niet mogelijk is om al het verkeer via één knooppunt te laten verlopen (Europalaan of nieuwe zuidelijke aansluiting);
- Er is een tweede aansluiting op de N261 nodig. Alle verkeer van en naar de Efteling vindt daarbij via de bestaande aansluiting (Europalaan) en de nieuwe aansluiting plaats.
- Een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Eftelingsestraat is niet haalbaar (te korte afstand tot het bestaande knooppunt Europalaan). De nieuwe aansluiting dient meer naar het zuiden, ter hoogte van het bestaande brandstofverkooppunt, te liggen.

In het Masterplan zijn uiteindelijk twee varianten voor de nieuwe zuidelijke ontsluitingsroute opgenomen.

Gelet op de uitkomsten van de verkeersstudie zijn ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit de volgende ontwikkelingen beoogd:

- Als gevolg van de uitbreiding van het attractiepark in oostelijke richting wordt de Horst verlegd. De verlegde Horst komt parallel aan de N261 te liggen.
- Als gevolg van de uitbreiding van het attractiepark in westelijke richting wordt de Dodenauweg verlegd in westelijke richting. Hiermee komt de weg tussen de uitbreiding van het attractiepark (ten oosten van de weg) en het nieuwe parkeerterrein (ten westen van de weg) te liggen.
- De Europalaan en het verkeersknooppunt Europalaan-N261 worden aangepast. Er worden wisselstroken gerealiseerd en aanpassingen uitgevoerd aan de op- en afritten.
- Om de bereikbaarheid te kunnen garanderen is een tweede aansluiting op de N261 noodzakelijk. Vanaf het nieuwe knooppunt, ter hoogte van het brandstofverkooppunt, loopt een tweede toegangsweg door het buitengebied naar de parkeerterreinen van het attractiepark. In het Masterplan zijn hiervoor twee opties opgenomen:
 1. Eftelingsestraat tracé:
 2. Zuidelijke tracé:

Het tracé Eftelingsestraat is onderdeel van het basialternatief (zie verder paragraaf 3.2.1 'verkeersvariant').

Calamiteiten

- De Eftelingsestraat tussen Efteling Bosrijk en de Dodenauweg wordt verhard ter verbetering van de ontsluiting bij calamiteiten.
- Het realiseren van een calamiteitendoorsteek voor hulpdiensten vanaf de westelijke rijbaan van de N261 richting de Horst, ter hoogte van de Eftelingsestraat.
- Aanleg van een calamiteiten- en dienstweg tussen de parkeervoorzieningen nabij de hoofdentree en de Dreefseweg.

Parkeren

- Het parkeren wordt geoptimaliseerd door het renoveren van de parkeervoorziening nabij de entree van het attractiepark.
- Het verplaatsen van het parkeren tussen de Kinkerpolder en Dodenauweg naar een nieuwe parkeervoorziening tussen de Europalaan en Eftelingsestraat (in de nabijheid van de Dreefseweg). Er worden voorzieningen en/of maatregelen getroffen om parkeren in de aangrenzende wijk/buurt te gaan.

Recreatieve verbindingen

- De reeds aanwezige (recreatieve) verbindingen tussen de kern Kaatsheuvel en de Loonse en Drunense Duinen blijven beschikbaar maar krijgen in sommige gevallen een nieuwe routing door het gebied. Het gaat hierbij om fiets-, wandel- en ruitersporen. Vanuit de kern Kaatsheuvel loopt in de toekomst langs de Kinkerpolder via de Eftelingsestraat een route naar De Loonse en Drunense Duinen. De route zal aansluiten op de snelfietsroute Hart van Brabant die aan de oostzijde langs het Efteling Hotel parallel aan de N261 loopt.

Natuur en landschap

Natuur en landschap vormen een essentieel onderdeel van de belevingen die de Efteling creëert. Om deze positie naar de toekomst verder uit te bouwen blijft de Efteling zorgdragen voor haar 'landschappelijke decor' waarin de dag- of verblijfsrecreatie voorzieningen naadloos in de omliggende natuur overgaan. De naastgelegen Loonse en Drunense Duinen hebben de status van Natura 2000-gebied. Natura 2000 is de benaming voor een Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief. Met de status van Natura 2000 worden deze flora en fauna duurzaam beschermd. Voor de voorgenomen ontwikkelingen betekent dit dat de gebiedswaarden worden geïnventariseerd en zo mogelijk behouden. Als dat niet mogelijk is, wordt er gecompenseerd. Het gaat hierbij onder andere om de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische en archeologische waarden.

2.4. Vaststaande en variabele elementen van de ontwikkeling**Vaststaande elementen**

De definitieve invulling en uitwerking van de Wereld van de Efteling staat nog niet vast. Belangrijke uitgangspunten bij de ontwikkeling van de Wereld van de Efteling 2030 zijn:

- De uitbreiding van het Efteling Park vindt logischerwijs plaats aansluitend aan de bestaande dagrecreatie van de Efteling. Het Efteling Park gaat in oostelijke en westelijke richting uitbreiden. De begrenzing van deze uitbreidingszones ligt vast. De uitbreiding van de Wereld van de Efteling wordt begrensd door de N261 en Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen aan de oostzijde en de kern Kaatsheuvel aan de noordzijde. De uitbreiding is gebaseerd op de zonering zoals opgenomen in figuur 3.1. In deze zonering is rekening gehouden met de aard van het gebied en zijn omgeving.
- Om de toekomstige verkeersstromen te kunnen verwerken is een nieuwe ontsluitingsstructuur voor de Wereld van de Efteling noodzakelijk. Ten behoeve hiervan staan de onderstaande voorzieningen/maatregelen vast:
 1. De Horst wordt verlegd en zal parallel aan de N261 gaan lopen.
 2. De verwerkingscapaciteit (zonder openthoud) van de Europalaan wordt verruimd tot 5,05 miljoen bezoeken per jaar door het realiseren van wisselstroken en uitvoeren van aanpassingen aan de op- en afritten bij de N261.
 3. Er wordt een tweede aansluiting op de N261 gerealiseerd inclusief toegangswegen naar de parkeerplaatsen. In bijlage 1 van het Masterplan zijn de conclusies van de uitgevoerde verkeersstudie opgenomen waarmee deze tweede aansluiting is onderbouwd.

- Er wordt grote waarde gehecht aan de Brabantse biodiversiteit. Vanwege de gevolgen voor de aanwezige natuur als gevolg van de ontwikkeling van de Efteling wordt een compensatieplan opgesteld.

Variabele elementen

De locatie van de nieuwe toegangsweg ligt nog niet vast. Deze zal volgen uit het MER, waarin twee mogelijkheden hiervoor worden onderzocht.

In de 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.

Compensatie van natuur zal plaatsvinden. Waar en in welke vorm staat echter nog niet vast. Dit zal vastgelegd worden in het compensatieplan dat voor de vaststelling van het bestemmingsplan gereed zal zijn.

3. Te onderzoeken alternatieven en varianten (reikwijdte)

15

In het MER worden de volgende alternatieven en varianten onderzocht.

3.1. Referentiesituatie

In het MER wordt per milieuthema eerst de referentiesituatie beschreven. De referentiesituatie in het MER wordt gevormd door de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. De autonome ontwikkeling geeft aan wat er in het plangebied zal gebeuren als de voorgenomen ontwikkeling niet plaatsvindt. Autonome ontwikkelingen zijn ook vastgestelde projecten waarover definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Niet benutte planologische ruimte is daarmee geen onderdeel van de referentiesituatie.

3.2. Basisalternatief

De beoogde ontwikkeling zoals beschreven in hoofdstuk 2, vormt het basisalternatief voor het MER. In dit alternatief wordt als nieuwe ontsluitingsweg de Eftelingsestraat onderzocht (zie verder paragraaf 3.2.1 'verkeersvariant'). Alle betrokken partijen bij het Masterplan hebben ingestemd met de beoogde ontwikkelingen en het gewenste eindbeeld die in het Masterplan is beschreven. Het onderzoeken van een volwaardig ander alternatief naast het beschreven basisalternatief is dan ook niet aan de orde. De eindsituatie in het Masterplan vormt het basisalternatief voor het MER. In het MER worden wel optimalisatiemaatregelen onderzocht.

3.2.1. Verkeersvariant

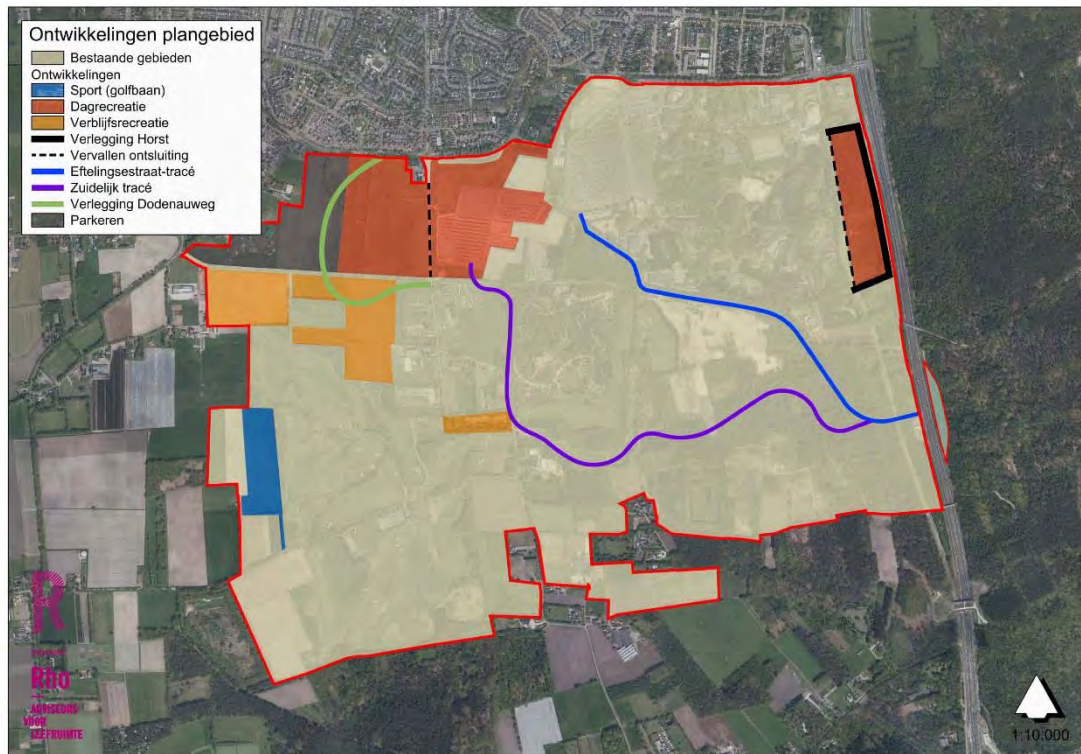
De verkeerstudie die is uitgevoerd in het kader van het Masterplan heeft uitgewezen dat voor de bereikbaarheid van de Efteling, Kaatsheuvel en de regio bij uitbreiding van de Efteling uiteindelijk een tweede ontsluitingsweg noodzakelijk is. In het Masterplan staan nog twee opties open voor de ligging van de nieuwe ontsluitingsweg. In het MER worden beide ontsluitingen onderzocht die uitgaan van een aansluiting op de N261 ter hoogte van het brandstofverkooppunt. Het betreft de volgende oplossingen. In figuur 3.1 is de globale ligging van de tracés weergegeven.

1. Eftelingsestraat tracé

Bij deze oplossing wordt gebruik gemaakt van een tracé vanaf de N261 langs de Horst en over de Eftelingsestraat naar de parkeervoorzieningen. Deze oplossing is onderdeel van het basisalternatief.

2. Zuidelijke tracé

Bij deze oplossing loopt de nieuwe ontsluiting ten zuiden van de vakantieparken Bosrijk en Loonsche Land en door het Loonsche land en langs de randen van het Efteling Golfpark. De nieuwe ontsluitingsweg ligt op de overgang tussen de zuidelijk gelegen natuurgebieden met de daarbij behorende extensieve vormen van recreatie en de noordelijk gelegen zone met daarin de intensieve dag- en verblijfsrecreatie. Deze oplossing wordt onderzocht in de 'verkeersvariant'. In figuur 3.1 is de globale ligging van het tracé weergegeven.



Figuur 3.1 Ligging Eftelingsestraat tracé en Zuidelijke tracé

De verkeersvariant wordt in het MER vergeleken met de referentiesituatie. In de onderzoeken wordt, tenzij anders is aangegeven, uitgegaan van de eindsituatie in 2030. Vanwege de grootste toename van het aantal bezoeken in de eindsituatie betreft dit een worst case benadering.

4. Onderzoeken (detailniveau)

17

4.1. Algemeen

In het MER zullen de milieugevolgen van de twee varianten voor de beoogde ontwikkeling op systematische wijze nader worden onderzocht. Het betreft zowel negatieve als positieve gevolgen. Er zal een vergelijking worden gemaakt met de effecten van de referentiesituatie. Nagegaan zal worden in hoeverre negatieve effecten met maatregelen kunnen worden beperkt of voorkomen (mitigerende maatregelen) en of positieve gevolgen kunnen worden versterkt. In paragraaf 4.2 zijn de voorgenomen onderzoeken en de verschillende relevante milieuthema's samenvattend weergegeven in een tabel.

Het MER omvat alle inhoudelijk onderdelen die wettelijk vereist zijn, waarbij onder andere aandacht wordt besteed aan leemten in kennis.

4.2. Te verrichten onderzoeken

In tabel 4.1 wordt voor alle relevante milieuthema's aangegeven welke aspecten in het MER aan de orde komen en op welke wijze onderzoek plaatsvindt. De belangrijkste thema's die in het MER worden onderzocht zijn ecologie en verkeer. De thema's worden na onderstaande tabel nader toegelicht.

Tabel 4.1 Overzicht te onderzoeken aspecten en wijze van onderzoek

thema	aspect	te beschrijven effecten/criteria	werkwijze
ecologie	beschermde gebieden	- aantasting Brabants natuurnetwerk en Natura 2000	kwantitatief en kwalitatief
	beschermde en/of bijzondere soorten	- gevolgen beschermde en/of bijzondere soorten	kwalitatief
verkeer	Bereikbaarheid en functioneren hoofdinfrastructuur	- verkeersstructuur en bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer	kwantitatief
	Barrièrewerking autoverkeer en langzaam verkeer	- wijzigingen in barrièrewerking	kwalitatief
	Verkeersveiligheid	- effecten op verkeersveiligheid	kwalitatief
	Calamiteitenontsluiting	- functioneren calamiteitenontsluiting	kwalitatief
bodem en water	bodem	- bodemkwaliteit	kwalitatief
	water	- waterhuishouding (grondwater en oppervlaktewater) - waterkwaliteit	kwalitatief kwalitatief
archeologie	archeologische waarden	- aanwezigheid en beïnvloeding van archeologische waarden	kwalitatief
Landschap en cultuurhistorie	landschapsstructuur	- wijziging landschapsbeeld, structuur, samenhang en elementen van het landschap	kwalitatief

thema	aspect	te beschrijven effecten/criteria	werkwijze
	presentatie	- presentatie naar de omgeving en kern Kaatsheuvel	kwalitatief
	cultuurhistorie	- aanwezigheid en beïnvloeding cultuurhistorische waarden	kwalitatief
leefomgevingskwaliteiten en grondstoffen	geluid	- geluidshinder wegverkeerslawaaï - geluidshinder Efteling (inrichting)	kwantitatief (SRM II)
	luchtkwaliteit	- effecten op luchtkwaliteit	kwantitatief (Geomilieu)
	externe veiligheid	- risico's inrichting in de omgeving - risico's routes gevaarlijke stoffen	kwalitatief onderzoek kwantitatief onderzoek (RBM II en Carola)
	gebruik grond- en afvalstoffen	- hergebruiksmogelijkheden bouwmaterialen	kwalitatief

Ecologie

Vanwege de nabijheid van de Natura 2000-gebieden *Loonse en Drunense Duinen* & *Leemkuilen* alsmede het Natura 2000-gebied *Langstraat* moet worden onderzocht wat de eventuele effecten zijn op deze gebieden. Omdat significant negatieve effecten op voorhand niet zijn uit te sluiten is een passende beoordeling nodig. Deze passende beoordeling zal zich met name richten op het aspect stikstofdepositie en gaat tevens in op het aspect verstoring. Met behulp van AERIUS Calculator worden stikstofberekeningen uitgevoerd als gevolg van de eindsituatie.

Daarnaast zal het plan van invloed zijn op het areaal en de kwaliteit van het Natuurnetwerk Brabant (voorheen de Ecologische Hoofdstructuur). Hiervoor wordt een natuurcompensatieplan opgesteld. Tenslotte wordt onderzoek uitgevoerd naar het aspect soortbescherming. De effecten van de beoogde ontwikkelingen op de beschermde soorten worden beschreven volgens de nieuwe Wet natuurbescherming en de provinciale verordening.

Verkeer

Uitgangspunt is dat de ontwikkeling niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en op een aanvaardbare wijze via het wegennet kan worden afgewikkeld. In het MER worden de verkeersstructuren en verkeersintensiteiten op de wegen rondom het plangebied in de huidige situatie, in de autonome situatie (zonder verdere groei van de Efteling) en in de toekomstige situatie inclusief ontwikkeling beschreven. Naast het autoverkeer wordt ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer en de ontsluiting voor langzaam verkeer beschreven. Hierbij vormt de doorkruisbaarheid van het plangebied een aandachtspunt vanuit de gemeente.

Bodem en water

In het MER wordt inzicht geboden in de kwaliteit van de bodem ter plaatse van het plangebied. Beschreven wordt of er binnen het onderzoeksgebied potentieel bodemverontreinigende activiteiten plaats vinden en/of hebben plaatsgevonden. Daarnaast worden de gevolgen van de uitbreiding van de Efteling op de waterhuishouding in brede zin beschreven. Het betreft de aspecten waterkwantiteit en waterkwaliteit, zowel grond- als oppervlaktewater.

Archeologie en cultuurhistorie

In het MER wordt inzicht geboden in de effecten op bekende of verwachte archeologische waarden. De effecten op de cultuurhistorie zullen worden beschreven aan de hand van de cultuurhistorische waardenkaart 2010.

Landschap

Het landschap rondom de Wereld van de Efteling vindt zijn basis in de bodem, de waterhuishouding, de natuurlijke vegetatie en de invloed die de mens in de loop der tijd hierop heeft gehad. Een mooi landschap zorgt voor een aantrekkelijke omgeving om in te wonen, werken en recreëren. Rond de

Efteling is een interessante verscheidenheid aan landschappen te vinden met kenmerkende elementen, zoals bos, stuifzand en heide. Op basis van de huidige situatie wordt het landschap, de aanwezige waarden en de wijze waarop daarmee in de planontwikkeling wordt omgegaan beschreven. Uitgangspunt is een vorm van ontwikkeling waarbij landschappelijke inpassing een ontwerp-uitgangspunt is. Hierbij spelen zichtlijnen en het landschapsbeeld van de randen een belangrijke rol.

Wegverkeerslawaaï

In het kader van het MER en het bestemmingsplan dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar wegverkeerslawaaï. Het uit te voeren geluidonderzoek heeft daarbij betrekking op zowel reconstructie als aanleg van een nieuwe weg. Naast de effecten op geluidgevoelige bestemmingen wordt ook de geluidhinder voor natuur inzichtelijk gemaakt. Onderzoek wordt uitgevoerd naar de geluidhinder van:

- een verkeersontsluiting van het Efteling Attractiepark via het Eftelingsestraat tracé;
- een verkeersontsluiting van het Efteling Attractiepark via het Zuidelijke tracé;
- de verlegde Horst;
- de ontsluitingsweg van de verblijfsrecreatie;
- het verleggen van de Dodenauweg.

Inrichtingslawaaï

Geluid op de omliggende bebouwing is voor omwonenden in de huidige situatie reeds een belangrijk aandachtspunt. Voor de beoogde ontwikkelingen zal dan ook akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

Luchtkwaliteit

De gevolgen van de verkeerstoename voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen langs de ontsluitende wegen worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Het onderzoek gaat uit van de verkeerscijfers in de eindsituatie 2030. Aangezien hier sprake is van de grootste toename van het aantal bezoeken is dit worst case (meest kritische toename). Vervolgens worden de effecten berekend alsof deze bezoeken in 2020 plaatsvinden. Dit betreft een worst case berekening (in 2020 wordt minder rekening gehouden met technologische ontwikkelingen waaronder het schoner worden van auto's dan in 2030).

Externe veiligheid

Over de N261 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Parallel hieraan ligt een aardgastransportleiding. De beoogde ontwikkelingen (zoals dag- en verblijfsrecreatie langs de verlegde Horst) kunnen gevolgen hebben voor de hoogte van het groepsrisico door een toename van de personendichtheid. Er zal daarom een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) voor beide bronnen worden uitgevoerd.

Gebruik grond- en afvalstoffen

Op basis van het beleid van de Efteling worden de mogelijkheden voor het gebruik van grond- en afvalstoffen beschreven.



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**