

Voornemen

1. Wat betreft de geplande uitbreidingen van het attractiepark zijn in het MER alleen maximale bebouwingspercentages en hoogtes aangegeven. Kan al een indicatie gegeven worden van de concrete invulling ervan?

Nee, de gekozen systematiek van het ontwerpbestemmingsplan is globaal en flexibel en sluit aan bij het geldende bestemmingsplan “Wereld van de Efteling” (2013). Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan maakt ontwikkeling van het attractiepark in oostelijke en westelijke richting mogelijk. Het ontwerpbestemmingsplan heeft een globaal en flexibel karakter. Wel zijn regels opgenomen ten aanzien van bebouwd oppervlak en bouwhoogten. Voor de westelijke uitbreiding zijn aanvullende regels opgenomen voor de hoogteopbouw van de bouwwerken vanaf de openbare weg (Dreefseweg en Europalaan).

2. Ten zuiden van het attractiepark wordt gestreefd naar een (bijna) verdubbeling van het aantal bedden tot 5.800. Gaat het hier om hotels, appartementen of huisjes?

De Efteling heeft op dit moment 3.000 bedden verdeeld over meerdere hotels en vakantieparken. In het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat het aantal tot maximaal 5.800 bedden in 2030 mag doorgroeien. De uiterlijke verschijningsvorm is daarbij voor de gemeente van ondergeschikt belang. De gemeente wil sturen op het aantal bedden, dit in relatie tot de regionale behoefte. Het is in een later stadium aan de Efteling om hieraan invulling te geven. Wel zijn binnen de regels voorwaarden opgenomen ten aanzien van bebouwingspercentages, bouwoppervlakten en bouwhoogten.

Mobiliteit

3. Wat is de verwachte groei van het aantal bezoekers tussen nu en 2030?

Tussen 2004 en 2015 was de gemiddelde groei van bezoekersaantallen van de Efteling 38%, gemiddeld 3,6% per jaar¹. In de toekomst zit de groei zowel in verblijf als in bezoeken van het attractiepark. De potentiële groei van de gasten van het attractiepark zal vooral in spreiding en internationale gasten zitten en naar verwachting wat afvlakken naar 3,2% per jaar. Uitgaande van een vergelijkbare groei en geen beperkingen in externe infrastructuur kan het aantal bezoeken per jaar daarmee doorgroeien naar 7 miljoen in 2030. 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 Efteling heeft het afgelopen jaar 5,18 miljoen bezoeken ontvangen. In 2016 waren dat er nog 4,76 miljoen. De bezoekersaantallen stegen daarmee in 2017 met bijna 9%. De stijging is grotendeels te danken aan de investeringen in de nieuwe familieattractie Symbolica en vakantiepark Efteling Loonsche Land. Een versnelling van de boven beschreven groei is daarom niet voorzien. Tot 2020 is de uitdaging het vasthouden van een aantal van 5,18 miljoen bezoeken, in jaren met minder nieuwe ontwikkelingen. De Efteling zet daarom voor 2019 en 2020 in op de waardering van degasten naar een nog hoger niveau tillen. Intussen werkt de Efteling aan meer verblijf- en internationale gasten zoals bovenstaand omschreven.

4. Hoe wordt in deze periode omgegaan met congestieproblemen?

De verkeersstudie concludeert dat bij gebruik van de bestaande knooppunten Kaatsheuvel-Europalaan en Loon op Zand het verkeersaanbod bij 7.0 miljoen gasten verwerkt kan worden. Hiervoor dient de Europalaan op korte termijn voorzien te worden van wisselstroken. Naar verwachting gebeurt dit nog dit jaar. Bij het bestaande knooppunt Loon op Zand liggen twee rotondes. Bij 7.0 miljoen gasten zullen met de bestaande configuratie 24 congestiedagen optreden. De verkeersstudie wijst uit dat dit gebeurt vanaf 6.54 miljoen gasten per jaar. Om de verwerkingscapaciteit van het knooppunt Loon op Zand geschikt te maken voor 7.0 miljoen gasten dienen de aanwezige rotondes tot turborotondes omgebouwd moeten worden. De oostelijke rotonde dient daartoe te worden omgebouwd tot een turboronde van het type 'knierotonde' waarbij het verkeer vanuit het zuiden via twee rijstroken op de rotonde linksaf richting Heideweg/Horst kan worden afgewikkeld. De westelijke rotonde dient tot een 'standaardturborotonde' te worden omgebouwd. Ter hoogte van de Bergstraat zullen aanpassingen aan de Heideweg en de kruising uitgevoerd worden. Dit heeft te maken met het inpassen van de snelfietsroute.

Na vaststelling van het bestemmingsplan zal de Efteling de zuidelijke ontsluiting zo spoedig mogelijk gaan ontwikkelen om congestie bij verdere groei te voorkomen.

¹ Uit het Global Attractions Attendance Report 2015 blijkt dat de top-25 attractieparken 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 zo'n 4% per jaar. Groei genereert de inkomsten om investeringen te kunnen doen en het niveau van de Wereld van de Efteling te behouden.

De Efteling voert pilots uit met extra OV (busverbinding Breda) en Smart Mobility (early bird tickets, “in car” aanwijzingen) en zal verder gaan met stimuleren hiervan maar we verwachten niet dat dit op korte termijn tot hele grote verschuivingen zal leiden.

5. Hoe groot zal naar verwachting het aantal congestiedagen zijn bij 7,0 miljoen bezoekers?

In het verkeersonderzoek dat ten grondslag ligt aan het Masterplan wordt gesproken van >100 congestiedagen/jaar, in het MER van 40 congestiedagen/jaar. Wat is juist?

In het verkeersonderzoek en het MER is dezelfde conclusie opgenomen. Deze wijken onderling niet af. Het is als volgt:

In de huidige situatie treden meer dan 100 dagen met oponthoud op, uitgaande van 4,47 miljoen bezoeken in 2015 (104 dagen/111 momenten). Zonder aanpassing van de ontsluitingsstructuur zal dat aantal toenemen.

In de toekomstige situatie die in het MER wordt beoordeeld en is onderzocht in de verkeersstudie daalt het aantal dagen met congestie. In het verkeersonderzoek uit 2016 is opgenomen dat alleen bij een inzet van 2 aansluitingen het aantal congestiedagen naar 40 daalt en dat dit aantal door verlenging van de openingstijden naar 0 kan worden teruggebracht. Indien slechts 1 aansluiting wordt ingezet (óf Europalaan, óf Eftelingsestraat) blijft het aantal congestiedagen boven de 100 bij 7 miljoen bezoeken. Zie bijlage.

Tabel 8.1 Overzicht aantal dagen met oponthoud en verwerking aantal bezoeken per jaar

Variant	Aantal dagen met oponthoud bij verwerking 7 miljoen bezoekers	Aantal miljoen bezoeken dat verwerkt kan worden*
Alleen Europalaan	74	5,05
Alleen nieuwe aansluiting Efteling op N261	75	5,17
Variant 1: Europalaan + nieuwe aansluiting Efteling op N261 (basisalternatief) **	40	5,54
Variant 1 + verlengde openingstijden op 40 dagen (mobiliteitsmaatregel)	0	7,00
Variant 2: aansluiting Loon op Zand op N261 + bestaande rotondes **	24	6,54
Variant 2: aansluiting Loon op Zand op N261 + turborotondes **	15	7,00
Variant 3: parkeren op afstand + bestaande rotondes	24	6,54
Variant 3: parkeren op afstand + turborotondes	15	7,00

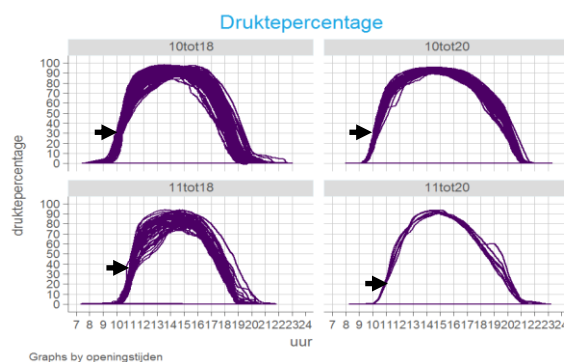
* Uitgaande van acceptatie van maximaal 15 dagen met oponthoud per jaar.

** uitkomt gelijk voor subvarianten tracé toegangsweg (via Eftelingsestraat of via tracé direct ten zuiden van Efteling verblijfsrecreatie).

6. In het MER (pagina 52) is aangegeven dat het oponthoud bij 7,0 miljoen bezoekers en twee aansluitingen vrijwel zeker naar nihil kan worden teruggebracht. Hoe concreet en zeker zijn de mogelijkheden voor mobiliteitsmaatregelen waarop deze verwachting is gebaseerd?

45,9% van de bezoekers arriveert binnen één gegeven uur, in weekenden is dit 37,4%. 'Slechts' 19,6% vertrekt binnen één gegeven uur, in weekenden is dit 29,8%. Verruiming van openingstijden zorgt voor een betere spreiding van de piek, met name in de uitgaande stroom.

Door inzet van de wisselstroken en de twee ontsluitingen daalt het aantal congestiemomenten naar 24 (bestaande rotondes) en 15 (turborotondes). De congestiemomenten die overblijven vinden plaats in de avond. De Efteling heeft al ervaring met het flexibel sluiten van het park op drukkere dagen en het openhouden van bepaalde horeca/ een extra show van Aquanura. Daarnaast wil de Efteling vanaf 2019 een pilot doen met een avondbesteding tot 20.00 terwijl het park om 18.00 uur sluit. Dit is een pilot en het effect hiervan is nog niet onderzocht.



- 7 7. Er zijn sterke pieken wat betreft aantallen aankomsten en vertrekken. In hoeverre kan hier nog verder op gestuurd worden, bijvoorbeeld via spreiding van openingstijden of door bij online verkoop van kaartjes ook bloktijden voor aankomst en vertrek mee te verkopen?

Uit onderzoek blijkt dat gasten die de Efteling voor een dag bezoeken graag een volledige dag komen en minder interesse hebben in bloktijden. De openingstijden van de Efteling verschillen door het jaar heen. Uit onderzoek blijkt dat voor de kerndoelgroep van de Efteling (gezinnen) van 09.00 tot maximaal 20.30 uur relevante openingstijden zijn. Operationeel is een openingstijd vroeger dan 09.30 uur lastig vanwege leveringen, transport en onderhoud. Niettemin gaat de Eftelingpiloten met een 'early bird ticket', hiermee willen we testen of gasten inderdaad te beïnvloeden zijn om eerder te komen.

8. Waarom wordt het parkeerterrein aan de Horst alleen op drukke momenten opengesteld?

Niet het gehele jaar door is het verkeersaanbod zodanig dat beide verkeersaansluitingen op de N261 benut hoeven te worden. Op die dagen gebruiken wij alleen de aansluiting Kaatsheuvel – Europalaan. Vanaf daar zal de Efteling de parkeervoorzieningen P1 en P2 vullen. Het is dan niet nodig en daarmee operationeel onwenselijk om de parkeervoorziening aan de Horst te exploiteren.

9. Hoe vaak per jaar zal dat naar verwachting zijn?

Het aantal dagen dat de parkeervoorziening aan de Horst niet in gebruik is, is niet expliciet onderzocht in de verkeersstudie. De onderzoeksvraag van de verkeersstudie was of de twee aansluitingen met achterliggend wegennet 7.0 miljoen gasten per jaar kan verwerken en welke aanpassingen daarvoor nodig zijn, ervan uitgaande dat de regio en de kernen bereikbaar blijven en maximaal 15 dagen per jaar openthoud optreedt.

10. Hoe wordt de sturing naar de beschikbare parkeerterreinen vanuit de verschillende richtingen gerealiseerd?

Sturing vindt plaats via bestaande matrixborden op de rijkswegen A58, A16, A27 en A59 en nieuw te plaatsen matrixborden op de provinciale weg N261. Dit is enerzijds het sturen van het verkeer uit het zuiden om wel/ niet al ter hoogte van Loon op Zand van de N261 af te gaan. Anderzijds zijn er 74 dagen dat het verkeersaanbod vanuit het noorden groter is dan de verwerkingscapaciteit van de Europalaan. Op die dagen maakt dat verkeer ook gebruik van het knooppunt Loon op Zand. Op die dagen zal het verkeer door middel van mobiliteitsmaatregelen (bijvoorbeeld regelscenario's) naar de zuidelijke aansluiting gestuurd worden. Het doel daarbij is om deze informatie al op de ruit van snelwegen (A27-A59-A2-A58) te communiceren, zodat het verkeer vanuit zuidelijke richting ook aan de zuidkant blijft. Voorbeeld: Belgische gasten vanuit de richting Antwerpen rijden nu veelal via de A27 en A59. Op dergelijke dagen wordt hen geadviseerd (matrixborden en/ of "in car") via de A58 laten aanrijden. Het verkeer dat hiervoor in aanmerking komt omvat op basis van postcodeonderzoek zo'n 30% en niet al dit verkeer hoeft te worden omgeleid om de verkeersafwikkeling te waarborgen.

11. In het voorkeursalternatief worden de nieuwe aansluitingen alleen op heel drukke dagen opengesteld. Hoe vaak zal dat naar verwachting zijn?

Op de Europalaan worden wisselstroken aangebracht. Ook worden er rijstroken toegevoegd op de afritten van de N261. Nadat deze aanpassingen zijn doorgevoerd heeft de ontsluiting via de Europalaan op 74 dagen onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod dat behoort bij 7,0 miljoen bezoeken per jaar te verwerken. De ontsluitingsroute via de aansluiting Loon op Zand zal dus op ten minste 74 dagen worden ingezet.

12. Klopt het dat bij het bepalen en beoordelen van de effecten ervan uit is gegaan dat de nieuwe aansluitingen altijd open zijn?

Uw constatering is juist dat er in de verkeersstudie en de daarop gebaseerde effectstudies er vanuit is gegaan dat het zuidelijke verkeer alle dagen gebruik maakt van het knooppunt Loon op Zand. Echter er zullen dagen zijn, zoals reeds eerder aangegeven, dat het aantal gasten lager is dan de verwerkingscapaciteit van de Europalaan. Op die dagen maken wij alleen gebruik van het knooppunt Kaatsheuvel - Europalaan. Op deze dagen zullen ook de zuidelijke gasten via dynamische bewegwijzering naar de Europalaan doorgestuurd worden. Onze inschatting is, mede op basis van de memo met onderzoeken 7 miljoen over Europalaan, dat dit voor de effecten geen substantiële wijzigingen met zich meebrengt.

Geluid

13. De mitigerende maatregelen voor geluid vanuit de inrichting zijn in het bijlagerapport 14 omvangrijker dan die genoemd in het MER. Horst 35 wordt in het MER beschouwd als woning onderdeel van de inrichting, in het bijlagerapport niet. Kan aangegeven wat juist is?

Klopt. Ten tijde van het uitvoeren van de onderzoeken was Horst 35 een particuliere woning. In de tussentijd is de woning aangekocht door de Efteling, waardoor deze nu bestemd is als "Recreatie – Dagrecreatie".

14. In hoeverre worden de mogelijkheden voor attracties in deelgebied A beperkt door eisen gesteld aan de maximale geluidbelasting?

In het onderzoek inrichtingslawaaï behorend bij het Ontwerpbestemmingsplan en MER zijn de woning aan de Horst 35 en de bedrijfswoning aan de Horst 51 maatgevend voor wat betreft deelgebied 1A (uitbreiding attractiepark Oost).

De woning aan de Horst 35 ligt op ongeveer 30 meter ten noorden van het begrensde deelgebied 1A en zou de mogelijkheden voor (de geluidemissie van) attracties inderdaad beperken ware het niet dat deze woning inmiddels eigendom is van de Efteling en onderdeel wordt van de toekomstige inrichting .

Om bij de woning aan de Horst 35 een aanvaardbaar geacht langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (van 53 dB(A)) te bewerkstelligen, zouden volgens het uitgevoerde onderzoek Inrichtingslawaaï binnen een strook van 100 meter vanaf de noordgrens van deelgebied A alleen attracties met een beperkte geluiduitstraling toegestaan zijn.

Daarnaast zou vanwege de gestelde eisen t.a.v. het maximaal geluidniveau bij de woning aan de Horst 35 volgens het onderzoek Inrichtingslawaaï rekening moeten worden gehouden met minimale afstanden - vanaf de noordelijke grens van het deelgebied 1A - van respectievelijk 185 m en 235 m vanaf attracties waarin bij 10 resp. 20 personen gelijktijdig een schreeuw wordt uitgelokt in de buitenlucht.

De bedrijfswoning aan de Horst 51 leidt niet tot beperkingen v.w.b. de inrichting met attracties van deelgebied 1A. Deze bedrijfswoning ligt op ruim 250 meter (ten zuiden) van deelgebied 1A. Dit voldoet aan de geldende richtafstand behorend bij een milieucategorie 4.2. volgens de VNG-systematiek. Ook voldoet het maximaal geluidsniveau bij de bedrijfswoning aan de Horst 51 aan de getoetste richtwaarden van 75 dB(A) in de dagperiode en 70 dB(A) in de avondperiode, zelfs als er een attractie in de buitenlucht wordt geplaatst waarin 20 personen gelijktijdig schreeuwen, direct bij de zuidelijke grens van het deelgebied.

Natuur

15. In het MER is aangegeven dat, mocht er geen tweede PAS komen, met eigen maatregelen in het attractiepark de toename van stikstofdepositie geneutraliseerd kan worden. Is dit ook met een Aerius-berekening aangetoond? Waarom worden de genoemde uitstootbeperkende maatregelen niet op voorhand al doorgevoerd?

Dit is niet met een Aeriusberekening aangetoond maar gebaseerd op kennis van stikstofuitstoot binnen het park. Deze is bij 5 miljoen bezoeken als volgt (graag vertrouwelijk behandelen).

- Verkeer 8.322 634
- Mobiele werktuigen 2.554 -
- Verstoken aardgas 3.795 -
- Verstoken propaan 11,5 -
- Verstoken hout 1.261 -
- Stoomtrein 2.944 -

Bij de drie grootste bronnen werken we aan reductie. Deze worden niet op voorhand al doorgevoerd omdat dit de nodige uitdagingen kent en hoge kosten met zich meebrengt zeker als niet met vervangingsinvesteringsmomenten wordt meegekoppeld.

16. In sommige Natura 2000-gebieden blijkt al meer dan 60% van de beschikbare ontwikkelruimte uitgegeven. Op 9 maart j.l. heeft de Afdeling aangegeven dat niet uitgesloten is dat Nbw/Wnb-vergunningen die zijn verleend voor die gebieden leiden tot onomkeerbare gevolgen en dat deze daarom voor schorsing in aanmerking komen. Wordt deze uitspraak van de Afdeling ook relevant geacht voor de voorgenomen uitbreiding van de Efteling?

Volgens de provincie niet. In Brabant is 16% van de ontwikkelruimte per jaar uitgegeven (50/50 verdeling over de termijnen).

17. Het voornemen gaat ten koste van het huidige areaal NNN. Een voorstel voor concrete compensatiegebieden is behandeld in een bijlage bij het bestemmingsplan. Kan toegelicht worden hoe de natuurcompensatie planologisch en financieel geborgd gaat worden?

Het Recroduct is opgenomen in het Koersdocument van het gebiedsontwikkelingsplan Landschapspark Pauwels, dat op dit moment verder wordt uitgewerkt. Tevens is een convenant in voorbereiding met de Efteling, gemeente Tilburg, provincie Noord Brabant en Natuurmonumenten. Hierin zegt de gemeente Tilburg toe planologisch mee te werken aan een bestemmingsplanwijziging. De provincie geeft aan bereid te zijn om de financiële compensatie te labelen en Natuurmonumenten zet haar gronden hiervoor in. Tot slot heeft de provincie toegezegd nog een substantieel bedrag te zullen bijdragen aan het ecologische gedeelte. Voor het recreatieve gedeelte rekenen we op een bijdrage van de gemeenten. De financiële compensatie van de Efteling is geborgd waardoor de economische uitvoerbaarheid van het project gewaarborgd is.

18. De Vloevelden, beoogd parkeerterrein op afstand, staan in de Verordening ruimte van de provincie Noord-Brabant opgenomen als groenblauwe mantel. Kan toegelicht worden wat de ecologische doelstellingen zijn voor dit gebied en in hoeverre het parkeerterrein daarin past?

Ten westen van Loon op Zand liggen vloevelden die in het verleden zijn gebruikt bij de zuivering van rioolwater. De velden zijn vervuild met chroom dat afkomstig is van de vele leerlooierijen in de omgeving. Het label op de kaart natuur, landschap en water in de structuurvisie bij de vloevelden is: “omvorming vloevelden”

In de Verordening ruimte van de provincie Noord-Brabant staan de Vloevelden opgenomen als groen-blauwe mantel. Natuurmonumenten zou dit gebied graag betrekken bij de omliggende natuurgebieden om de volgende redenen:

De ontwikkeling van bos op de vloevelden betekent een belangrijke aanzet van een robuuste noordelijke bosverbinding voor het nieuwe recroduct (ree, boomarter). Weliswaar blijft er dan een bottleneck zitten bij het blauwe (meest oostelijke deel) maar hier wordt ook aan gewerkt. (De zuidelijke corridor in de richting van lobelia zal vooral de natte componenten bevatten.) De oppervlakte bos ten westen van de N261 staat onder druk door meerdere ontwikkelingen die allemaal van cruciaal belang zijn om uiteenlopende redenen: bosroute 380 kv (minimaal 10 ha) en trafostation 380 kv (6 ha), natuurbegraven (3-6 ha) . We willen dat er zoveel mogelijk bos ook weer ten westen van de N261 wordt gecompenseerd. De vloevelden zijn in de structuurvisie van de gemeente Loon op Zand al genoemd als locatie voor de ontwikkeling van bos (als passende vorm van sanering). De overweging hier is dus vooral instandhouding totale areaal waarbij bovenstaande ontwikkelingen en ruimtelijke consequenties als een gegeven gezien worden.

19. Verschillende beschermde soorten ondervinden negatieve gevolgen door het voornemen. Zijn de aangegeven mitigerende maatregelen uitputtend en naar verwachting voldoende voor de ontheffingsaanvragen?

Ja. In het milieueffect rapport wordt een overzicht gegeven van mogelijke mitigerende maatregelen. Het is zeker nog geen uitputtende lijst van maatregelen. De genoemde maatregelen geven een richting op basis van de voor ogen staande ontwikkelingen en de uitgevoerde ecologische onderzoeken. Echter voorafgaand aan de ontwikkelingen zal nogmaals gericht bekeken worden welke specifieke mitigerende maatregelen benodigd zijn en uitgevoerd moeten worden.

Hoofdstuk 4: Referentiesituatie – pagina 35 – paragraaf 4.1 onder kopje ‘Conclusies’

De huidige verkeersafwikkeling staat onder druk. De ontsluitingsstructuur is er op ingericht maximaal 3,2 miljoen bezoeken/jaar te verwerken. In 2015 werden 4,67 miljoen bezoeken/jaar verwerkt. Rekentechnisch leidt dat tot 111 momenten met oponthoud per jaar, hetgeen ook als zodanig ervaren wordt.

Hoofdstuk 8: Samenvattende conclusie – Pagina 81 – paragraaf 8.4 onder kopje ‘overzichtstabel’

In tabel 8.1 is een overzicht opgenomen met daarin per variant:

- op hoeveel dagen oponthoud optreedt indien 7 miljoen bezoeken per jaar worden verwerkt (congestiedagen);
- hoeveel bezoeken per jaar nog kunnen worden verwerkt indien op maximaal 15 dagen oponthoud wordt geaccepteerd.