



Ontwerp Masterplan Wereld van de Efteling 2030

Een Wereld vol Wonderen

Ontwerp Masterplan Wereld van de Efteling 2030

Een Wereld vol Wonderen

De ruimtelijke ontwikkeling van de Efteling en haar omgeving

Datum: 27-09-2016

Lijst figuren en tabellen

Figuur 1	Proces in drie fasen
Figuur 2	Efteling ontwikkeling in zones
Figuur 3	Streefbeeld tot 2020
Figuur 4	Streefbeeld 2020 tot 2025, incl. Eftelingsestraat tracé
Figuur 5	Streefbeeld 2020 tot 2025, incl. Zuidelijke tracé
Figuur 6	Streefbeeld na 2025, incl. Eftelingsestraat tracé
Figuur 7	Streefbeeld na 2025, incl. Zuidelijke tracé
Figuur 8	Detail wandelkaart Loonsche en Drunese duinen
Tabel 1	Aantal congestiemomenten per jaar (OS = ochtendspits; AS = avondspits)
Tabel 2	Aantal congestiemomenten per jaar bij x bezoeken in 2015, 2020, 2025 en 2030

Leeswijzer

Voor u ligt het Ontwerp Masterplan Wereld van de Efteling 2030, hierna Masterplan genoemd. Het Masterplan wordt definitief na vaststelling door de raad van de gemeente Loon op Zand en zowel de Raad van Bestuur als de Raad van Commissarissen van de Efteling. Voor die tijd ligt het Masterplan 6 weken ter inzage en worden de ingebrachte zienswijzen bekeken en waar mogelijk meegenomen in het definitieve plan. Het Masterplan wordt tevens ter kennisname aangeboden aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant.

Het Masterplan is een stap in het proces om een lange termijn visie met elkaar te delen en mogelijk te maken. Eind 2015 is de Nota Ambities en Uitgangspunten hiervoor opgesteld. Als het Masterplan is vastgesteld zal het nader worden uitgewerkt in één of meerdere bestemmingsplannen en/ of omgevingsplannen. Bij die plannen wordt ook een milieueffect (beoordelings) procedure doorlopen.

In hoofdstuk 1 staan aan de hand van zeven quotes de belangrijkste gezamenlijke ambities van de Efteling, gemeente en provincie beschreven. Hoofdstuk 2 beschrijft de status van het Masterplan, het proces en de eerder gemaakte keuzes. Opeenvolgend gaat hoofdstuk 3 in op de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het opstellen van het Masterplan. Dit zijn ruimtelijke uitgangspunten en uitgangspunten op het gebied van natuur en landschap, duurzaam ondernemen, water, bereikbaarheid en mobiliteit en milieu. Hoofdstuk 4 tenslotte schetst de stip op de horizon voor de Wereld van de Efteling in 3 fasen: de periode tot 2020, de middellange termijn (2020-2025) en de periode na 2025. Met kaartbeelden en in tekst worden de ontwikkelingen in die perioden geschetst. In de bijlage staan een Quick scan vergelijking zuidelijke tracé's, de uitkomsten van het verkeersonderzoek van RHO en de posters van de inloopbijeenkomst 21 juni 2016.

Inhoud

Versiebeheer.....	2
Lijst figuren en tabellen	4
Leeswijzer	5
Inhoud.....	6
1. Inleiding: Een Wereld vol Wonderen.....	8
Quote 1: <i>‘Hart van Brabant als internationale recreatieve bestemming’</i>	9
Quote 2: <i>‘Blijvende aandacht voor congestievrije verbindingen en slimme mobiliteitsconcepten’</i>	9
Quote 3: <i>‘De Efteling als onderdeel van regionale gebiedsontwikkeling’</i>	10
Quote 4: <i>‘Een verbonden regio met een gezonde balans tussen economische, ecologische en maatschappelijke ambities’</i>	10
Quote 5: <i>‘Regionale samenwerking creëert maatschappelijke meerwaarde’</i>	11
Quote 6: <i>‘Dynamische kamers in een groenblauw raamwerk’</i>	11
Quote 7: <i>‘Om continuïteit van de Efteling te garanderen en zelfstandig te kunnen blijven opereren is groei noodzakelijk’</i>	11
2. Ruimtelijke planvorming.....	12
2.1. Groei heeft ruimtelijke consequenties.....	13
2.2. Status Masterplan	13
2.3. Proces in drie fasen.....	14
2.4. Wat staat al vast?.....	16
Structuurvisie Loon op Zand 2030 – De recreatieve kamer in het hart van Brabant	16
Nota Ambities en Uitgangspunten.....	18
Bestemmingsplan “Wereld van de Efteling”	19
3. Uitgangspunten	20
3.1. Ruimtelijk	21

3.2. Natuur en Landschap	22
3.3. Duurzaam ondernemen	23
3.4. Water	24
3.5. Bereikbaarheid en mobiliteit.....	25
3.6. Milieu	26
4. De stip op de horizon.....	28
4.1. De infrastructuur.....	29
Langzaam verkeersroutes	30
Routes voor hulpdiensten.....	30
Routes voor leveranciers en ondersteunende diensten	30
4.2. Uitbreiding park	31
Dag- en verblijfsrecreatie.....	31
Ondersteunende diensten	31
4.3. Parkeren.....	31
4.4. Een ontwikkeling in stappen	33
Periode tot 2020.....	33
Periode van 2020 tot 2025	34
Periode na 2025.....	36
4.5. In 2030... ..	38
5. Bijlage	39
Bijlage 1: Vergelijking trace's zuidelijke aansluiting	40
Bijlage 2: Conclusies verkeersstudies Wereld van de Efteling 2030	41
Bijlage 3: Posters inloopbijeenkomst, 21 juni 2016	50



1. Inleiding: Een Wereld vol Wonderen



“De Efteling is de meest sprookjesachtige en kwalitatieve bestemming in Europa, waar de hele familie zich meerdere dagen kan verwonderen. Van regionaal park naar internationale bestemming!”

De Efteling wil in de toekomst blijven behoren tot de top van attractieparken in Europa. Door te kiezen voor slimme investeringen, gecombineerd met intensieve marktwerking, inspelen op trends, creativiteit en uniciteit, maar bovenal door de gast steeds centraal te stellen, weet de Efteling haar vooraanstaande positie in de markt vast te houden en te versterken. Deze ontwikkeling past goed bij de Efteling en sluit aan bij de provinciale, regionale en gemeentelijke ambities.

Aan de hand van 7 quotes staan hieronder de belangrijkste gezamenlijke ambities beschreven.

Quote 1: ‘Hart van Brabant als internationale recreatieve bestemming’

De toerismesector wordt steeds belangrijker voor de Nederlandse economie. De afgelopen 10 jaar is het aantal overnachtingen van buitenlandse toeristen in Nederland met 25% gestegen tot 31,5 miljoen. De verwachting is dat de markt van dag- en verblijfsrecreatie nog meer groeipotentie heeft. De provincie Noord-Brabant wil de komende jaren uitgroeien tot de meest innovatieve en gastvrije regio van Europa voor kortdurend verblijf. Hoe? Door potentiële gasten te verleiden een bezoek aan de provincie te brengen of hun reeds geplande verblijf te verlengen. De provincie werkt hiervoor samen met ondernemers en organisaties in de Brabantse vrijetijdsector. In het hart van Brabant is het aanbod aan dag- en verblijfsrecreatie breed en afwisselend. Hoofdrospelers zijn de Efteling en Safaripark Beekse Bergen. Maar ook de schitterende natuur van de bossen en vennen rond Oisterwijk en de Loonse en Drunense Duinen zijn goed voor talloze dag- en verblijfgasten. De ambitie van de samenwerkende gemeenten, waaronder de gemeente Loon op Zand, is om de komende jaren te groeien van een binnenlandse naar een internationale bestemming voor toeristen uit heel Noordwest Europa. De focus ligt daarbij enerzijds op de gezins- en



familiemarkt, waarbij andere doelgroepen uiteraard niet worden uitgesloten. Anderzijds zet men in op langer meerdaags verblijf zodat niet één maar meerdere attracties, locaties en/of ondernemingen bezocht kunnen worden. De Efteling ondersteunt de provinciale en regionale ambitie. Samen met Gedeputeerde Staten, VisitBrabant, Midpoint Brabant en Safaripark Beekse Bergen ondertekende de Efteling eind 2015 een intentieovereenkomst voor het Leisure Ontwikkelfonds, met de doelstelling om bezoekers langer in Brabant te laten verblijven.

Quote 2: ‘Blijvende aandacht voor congestievrije verbindingen en slimme mobiliteitsconcepten’

Uitgroeien tot de meest innovatieve en gastvrije regio van Europa voor kortdurend verblijf gaat gepaard met het bereikbaar houden ervan. Binnen de provincie Noord-Brabant ligt een ruit aan rijkswegen die door een stelsel van provinciale wegen doorkruist wordt. In het hart van Brabant ligt de N261. Het is deze provinciale weg die meerdere hoogwaardige recreatieve bestemmingen in de regio aan elkaar rijgt. Ook de Efteling ligt aan deze corridor. Om de regio, de kern Kaatsheuvel en de Wereld van de Efteling bereikbaar te houden, is onderzocht welke maatregelen daarvoor nodig zijn.



In het kader van het voorliggende Masterplan wordt onder andere gekeken naar Smart Mobility: nieuwe mobiliteitstoepassingen die helpen om slimmer te reizen. Brabant wil bij de ontwikkeling van Smart Mobility het verschil maken. De snelfietsroute Hart van Brabant, die onderdeel vormt van dit Masterplan, is daar één voorbeeld van. Meer of ander (hoogwaardig) openbaar vervoer kan er ook één zijn. De provincie Noord-Brabant verkent de komende jaren met kennis- en onderwijsinstellingen de mogelijkheden. De Efteling doet graag mee aan het zogenoemde ‘living lab’ om Smart Mobility een impuls te geven. Daarnaast zal investeren in en beter benutten van asphalt, bijvoorbeeld door verschillende verkeersstromen in tijd te spreiden en gasten langer te laten verblijven, nodig blijven. Tot slot wordt in het Masterplan ingegaan op mogelijkheden voor parkeren op afstand op drukke dagen.

Quote 3: *‘De Efteling als onderdeel van regionale gebiedsontwikkeling’*

De gemeenten Loon op Zand en Tilburg, de Provincie Noord-Brabant, Waterschap de Dommel, de Efteling, het Brabants Landschap en Natuurmonumenten hebben in juni 2016 het Manifest Landschapspark Pauwels ondertekend. De partners van dit manifest slaan met Landschapspark Pauwels de zo gewenste brug tussen Tilburg en De Loonse en Drunense Duinen, tussen Huis ter Heide en de Leemkuilen. Landschapspark Pauwels is een schakel tussen de iconen en heeft geografisch een grote waarde voor de ontwikkeling van de regio. De partijen zullen intensief samenwerken om het gebied te ontwikkelen tot een beleefbaar, open park waar de natuur floreert en waar het voor jong en oud goed toeven is. We richten ons op het harmonieus combineren van ‘people, planet en profit’. Water, ruimte en cultuurhistorie zijn dé gebiedswaarden van Landschapspark Pauwels. Ontwikkeling van deze waarden leidt tot kansen voor slim waterbeheer, (verblijfs)recreatie, ecologische ontwikkeling, een goede stad-landverbinding en een sterke plattelandseconomie. Dit sluit goed aan bij het advies “Samen slimmer investeren: Economie en Natuur in Brabant” van de Sociaal Economische Raad Brabant. De ontwikkeling van de Wereld van de Efteling en het versterken van haar concurrentiepositie kan bijdragen aan regionale economische ambities. Tevens kunnen natuur en landschap worden ingezet om bezoekers van de Efteling een gevarieerd aanbod aan ontspanning te bieden. Dit aanbod kan met name buitenlandse bezoekers trekken, aangezien de inschakeling van de kwaliteiten van de regio het mogelijk maakt een aantrekkelijk meerdaags arrangement aan te bieden. De Loonse en Drunense Duinen lenen zich bijvoorbeeld voor avontuurlijke tochten gecombineerd met verhalen van vroeger.



Quote 4: *‘Een verbonden regio met een gezonde balans tussen economische, ecologische en maatschappelijke ambities’*

Mensen maken de regio. Met 14.000 banen, meer dan 2.100 ondernemingen en tien miljoen dagrecreanten op jaarbasis is de toeristische en recreatieve sector een magneet voor de regionale economie in het hart van Brabant. De vrijetijdssector is nu al van groot belang voor de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de regio Hart van Brabant, die kan uitgroeien tot de meest innovatieve en gastvrije regio van Europa. Groei betekent dat regionale bedrijven zullen meeprofiten en meer inwoners werk zullen vinden in de sector. Tegelijkertijd schept het kansen voor het maatschappelijke en sociale klimaat; ze draagt bij aan het woon- en verblijfsklimaat, vormt een fundament onder het voorzieningenniveau, biedt perspectieven op verdere versterking van de verkeersinfrastructuur, schept kansen voor onderwijs en is een uitdaging voor de creatieve industrie.



Quote 5: *‘Regionale samenwerking creëert maatschappelijke meerwaarde’*

Sinds 2007 werken gemeenten, onderzoeks- en onderwijsinstellingen en bedrijfsleven samen aan regionaal economische programma's. Aandachtspunt daarbij is het realiseren van maatschappelijke meerwaarde. In het hart van Brabant krijgt dit mede vorm door in te zetten op het versterken van het vestigingsklimaat voor de vrijetijdseconomie. De Efteling werkt samen met opleidingsinstanties zoals de NHTV Academy for Leisure in Breda ('Efteling Academy'), de Universiteit van Tilburg, de Fontys Hogeschool voor Kunsten, de Design Academy Eindhoven, Avans Hogeschool, Het ROC de Rooi Pannen en het Luzac College. Ook werkt de Efteling samen met arbeidsmarktpartners als Prisma en Baanbrekers.



Quote 6: *‘Dynamische kamers in een groenblauw raamwerk’*



Een zichtbaar, beleefbaar en afwisselend landschap. Dat is waar het hart van Brabant voor staat! De ruimtelijke visie “Hart van Brabant 2025: Dynamiek in een aangenaam landschap¹” zet daarbij in op het ontwikkelen van een robuust groenblauw raamwerk met ruimte voor economische dynamiek. Binnen dit groenblauwe netwerk is een ongekeerde landschappelijke verscheidenheid aanwezig omdat op korte afstand van elkaar de ondergrond uit zand, klei of veen bestaat. Juist deze diversiteit zorgt voor een karakteristiek en afwisselend landschap waarin het prettig wonen, werken en recreëren is.

Quote 7: *‘Om continuïteit van de Efteling te garanderen en zelfstandig te kunnen blijven opereren is groei noodzakelijk’*

De enige aandeelhouder van de Efteling is Stichting Natuurpark de Efteling. Zij is in 1952 opgericht met als doel “Het zware leven van de gelovigen in de Langstraat te verlichten en kleurrijker te maken.” Kenmerkend hierbij was het uitgangspunt dat dit niet op een kermisachtige manier moest gebeuren, maar dat het geheel een artistiek verantwoorde opzet diende te krijgen. Dit ideaal is nog steeds het fundament en daarmee de basis van de organisatie. De Efteling streeft ernaar de Efteling mooier achter te laten voor volgende generaties. Groei van de organisatie is noodzakelijk om zelfstandig te kunnen blijven opereren in de toekomst. 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 zo'n 4% per jaar. Groei genereert de inkomsten om majeure investeringen te kunnen doen en het niveau van de Wereld van de Efteling te behouden.



¹ De gemeenten die deel uitmaken van Regio Hart van Brabant zijn Dongen, Gilze en Rijen, Goirle, Heusden, Hilvarenbeek, Loon op Zand, Oisterwijk, Tilburg en Waalwijk. Het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling wordt gevormd door de burgemeesters van deze gemeenten.



2. Ruimtelijke planvorming

2.1. Groei heeft ruimtelijke consequenties

De ambitie van de Efteling om te blijven groeien heeft vanzelfsprekend ruimtelijke consequenties. Het regelmatig ontwikkelen van nieuwe attracties en het uitbreiden van het aanbod aan verblijfsaccommodaties vraagt enerzijds om fysieke ruimte. Anderzijds is het noodzaak om de kern Kaatsheuvel voor haar inwoners bereikbaar te houden en de gasten van de Efteling bij voorkeur zonder oponthoud naar de Wereld van de Efteling te laten reizen. Dit laatste vraagt om een aanpassing van de bestaande infrastructuur en/of nieuwe vormen van mobiliteit. Alles met het doel om de kern Kaatsheuvel, de Efteling, en de regio Hart van Brabant in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden. In dit Masterplan is een ruimtelijk streefbeeld weergegeven dat conceptueel uitgaat van een groot landschapspark waarbinnen attracties, verblijfsaccommodaties, parkeervoorzieningen en andere functies, zoals bijvoorbeeld waterberging, een plek krijgen. Het Masterplan is concreet en abstract tegelijk. Concreet is het ruimtelijke streefbeeld en haar contouren, abstract de wijze waarop de precieze invulling van de deelgebieden plaatsvindt. Stap voor stap gaat de Efteling vormgeven aan haar wonderlijke wereld. De eerste stap is reeds gezet met het ontwikkelen van Vakantiepark Efteling Loonsche Land. Een vervolgstap is de concretisering van dit streefbeeld in ruimtelijke plannen, op basis waarvan realisatie daadwerkelijk mogelijk is. Denk daarbij aan één of meerdere bestemmingsplannen en/of omgevingsplannen. Voor het opstellen van deze plannen zullen de milieueffecten uitgebreid in beeld gebracht worden.

Om haar positie naar de toekomst te versterken wil de Efteling de komende jaren uitgroeien van attractiepark naar een internationale bestemming, met 5 miljoen bezoeken in 2020. De Efteling spreekt over bezoeken in plaats van bezoekers. Dit omdat één bezoeker bij meerdaags verblijf meer dan 1 keer het park kan bezoeken. Hoe de bezoekersaantallen zich na 2020 zullen ontwikkelen, is uiteraard moeilijk te voorspellen. Dit is afhankelijk van veel in- en externe factoren. Wel wil de Efteling samen met de gemeente en provincie, vooruit blijven kijken. In dit Masterplan gaan wij uit van een aantal mogelijke groeiscenario's, tot 7 miljoen bezoeken per jaar, zoals ook al benoemd in de Nota Ambities en Uitgangspunten (d.d. 27-10-2015). Deze aantallen zijn geen doelstelling op zich, maar een basis voor het verkeersonderzoek. 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 groei van de Efteling draagt bij aan het provinciaal en gemeentelijk beleid om te groeien als recreatieve bestemming. De groeipotentie van de Efteling wordt onderkend en ondersteund door de gemeente Loon op Zand en de provincie Noord-Brabant. Door de krachten te bundelen, ontstaat een meerwaarde voor alle afzonderlijke partijen. Ook ondernemers en inwoners profiteren van de groei van de Efteling. Soms direct, omdat zij bij of voor de Efteling werken, soms indirect omdat zij bijvoorbeeld als ondernemer toeleverancier zijn of een verblijfsaccommodatie in de omgeving (gaan) exploiteren. Het aantal B&B 's in de gemeente stijgt en er zijn verschillende initiatieven voor nieuwe hotels. Met hotels en B&B 's werkt de Efteling waar mogelijk samen.

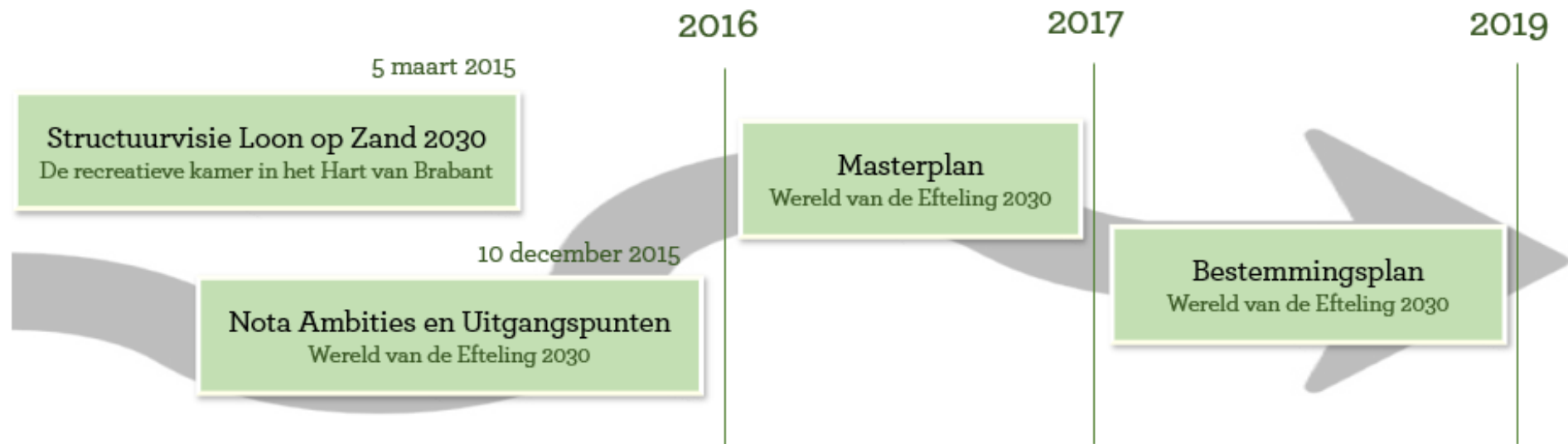
2.2. Status Masterplan

Dit Masterplan schetst een beeld van hoe de Wereld van de Efteling er in 2030 uit zou kunnen zien. Het Masterplan werkt naar twee kanten. Voor de Efteling stuurt het Masterplan de ruimtelijke ontwikkeling. Voor de overheden vormt het Masterplan een kader om deelplannen aan te toetsen. Het Masterplan is

zodanig opgezet dat binnen de verkeerskundige opzet en de ruimtelijke contouren de nodige flexibiliteit mogelijk is. De nadere invulling die nodig is voordat er aangelegd, gebouwd of ontwikkeld kan worden vindt plaats na vaststelling van het Masterplan plaats in drie fasen. De milieueffecten worden in beeld gebracht en er wordt een natuurcompensatieplan opgesteld. Als deze effecten zijn onderzocht kan een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan opgesteld worden. Dit bestemmingsplan legt vast wat binnen de verschillende bestemmingen wel en niet mogelijk is. Tot die tijd blijft het bestemmingsplan Wereld van de Efteling (2013) van kracht.

2.3. Proces in drie fasen

De gemeente Loon op Zand, de provincie Noord-Brabant en de Efteling hebben afgesproken om groei van de Wereld van de Efteling mogelijk te maken en samen te onderzoeken hoe deze tot 2030 kan plaatsvinden. Door de krachten te bundelen wordt vanuit de verschillende belangen een integrale ontwikkelingsrichting geformuleerd. Tijdens het proces wordt op verschillende momenten inbreng gevraagd en worden tussentijdse resultaten teruggekoppeld naar belanghebbenden, waaronder omwonenden en maatschappelijke organisaties. Dat gebeurt in de vorm van maatschappelijke raadplegingen, inloopavonden, informatiepagina's in de krant en formele inspraakmomenten. Het proces voor de planvorming voor de Wereld van de Efteling 2030 doorloopt drie fasen: startfase, ontwerpfase en planvormingsfase. Aan elke fase is een formeel beslissingsmoment gekoppeld.



Figuur 1. Proces in drie fasen

In de **startfase** is een Nota Ambities en Uitgangspunten, hierna nota genoemd, opgesteld. Doel hiervan was niet alleen de ambities en uitgangspunten vast te leggen, maar ook om de wensbeelden van de provincie, gemeente en Efteling te verkennen. Omdat de drie partijen vooraf van de omgeving wilden weten wat de wensen en de aandachtspunten zijn om de groei zo goed mogelijk ruimtelijk in te passen, is als onderdeel van het proces in het voorjaar van 2015 een brede maatschappelijke raadpleging gehouden. De raadpleging van de inwoners van de gemeente Loon op Zand en belanghebbende organisaties was vooral gericht op het verkennen van de mogelijkheden om het attractiepark in oostelijke richting uit te breiden. Deze uitbreiding is immers als studiegebied in de gemeentelijke structuurvisie “Loon op Zand 2030 - De recreatieve kamer in het hart van Brabant” opgenomen. De westelijke uitbreiding maakt al wel vast onderdeel uit van de structuurvisie. De opbrengst van de maatschappelijke raadpleging is in de nota opgenomen. De gemeenteraad van Loon op Zand heeft in december 2015 de uitgangspunten uit de nota vastgesteld.

De nota vormde het vertrekpunt voor de **tweede fase**: het opstellen van dit Masterplan “Een Wereld vol Wonderen: de ruimtelijke ontwikkeling van de Efteling en haar omgeving”. Het Masterplan geeft antwoord op de ruimtelijke uitgangspunten en ambities, zoals verwoord in de nota. Om tot het Masterplan te kunnen komen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd en hebben verkenningen plaatsgevonden naar de wijze waarop de verschillende functies in het plangebied vorm zouden kunnen krijgen. Eén van de belangrijkste onderzoeken in deze fase was het verkeersonderzoek. Met behulp van diverse verkeerssimulaties heeft dit onderzoek aangetoond welke verkeersoplossing naar de toekomst noodzakelijk is. In juni 2016 zijn tijdens een inloopbijeenkomst de tussentijdse onderzoeksresultaten aan de inwoners van de gemeente Loon op Zand en de belanghebbende organisaties op een interactieve wijze teruggekoppeld. Tijdens deze inloopbijeenkomst zijn ook de maatschappelijk georiënteerde vragen uit de nota beantwoord. Deze maken inhoudelijk gezien geen onderdeel van dit Masterplan uit, de getoonde posters zijn wel in de bijlage opgenomen.

Het Masterplan wordt naar verwachting begin 2017 voorgelegd aan de gemeenteraad van Loon op Zand en het bestuur van de Efteling. Daarnaast wordt het Masterplan ter kennisgeving aan Gedeputeerde Staten aangeboden. Voorafgaand aan vaststelling door de gemeenteraad, zal de gemeente een Ontwerp Masterplan voor inspraak ter inzage leggen. Na vaststelling van het Masterplan volgt de **derde fase**: het opstellen van een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan “Wereld van de Efteling”. Onderdeel van deze stap is het toetsen van de milieueffecten van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling door het bevoegd gezag. In het kader van deze ruimtelijke procedure wordt een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op het bestemmingsplan in te dienen.

Het geschetste proces kent de nodige doorlooptijd. Om die reden wordt mogelijk besloten om parallel aan de uitwerking van de planvorming voor de Wereld van de Efteling 2030 via een aparte ruimtelijke procedure een eerste stap te zetten in de ontwikkeling van de oostelijke zone langs de N261. Ook in deze procedure zal afstemming met belanghebbenden en omwonenden plaatsvinden. Ook daarin is voor eenieder inbreng via zienswijzen en/of bezwaar en beroep mogelijk.

2.4. Wat staat al vast?

Met onder meer de Efteling en De Loonse en Drunense Duinen binnen de gemeentegrenzen, speelt Loon op Zand een belangrijke rol in het verwezenlijken van de regionale ambities ten aanzien recreatie en toerisme. In maart 2013 heeft het college van Burgemeester en Wethouders dan ook besloten haar medewerking te verlenen aan de uitbreidingsplannen van de Efteling. In deze paragraaf staan de uitgangspunten benoemd die reeds vastliggen en in het Masterplan zijn overgenomen.

Structuurvisie Loon op Zand 2030 – De recreatieve kamer in het hart van Brabant

De Wereld van de Efteling maakt integraal onderdeel uit van de structuurvisie Loon op Zand 2030. De structuurvisie geeft een wensbeeld en werkt als aanjager voor toekomstige ontwikkelingen. Het schetst een afwegingskader waarbinnen gewerkt kan worden. De structuurvisie is op 5 maart 2015 vastgesteld door de gemeenteraad en bestaat uit twee delen. Deel A bevat de visie op hoofdlijnen. Deel B bestaat uit een uitvoeringsprogramma, een projectenplan dat flexibel van aard is en periodiek kan worden aangepast. De Wereld van de Efteling staat in beide delen beschreven. In deel A staan met betrekking tot de Wereld van de Efteling onder andere de volgende zaken benoemd:

- “Onze gemeente heeft zeer veel te bieden op het gebied van recreatie en toerisme. De Loonse en Drunense Duinen en attractiepark de Efteling genieten landelijke bekendheid. Kaatsheuvel is in heel Nederland bekend door de aanwezigheid van de Efteling. Het pretpark trekt jaarlijks meer dan 4 miljoen bezoekers. Daarmee hebben we in onze gemeente het grootste en bekendste pretpark van Nederland. Naast het pretpark biedt de Efteling vertier op de golfbaan en in het Eftelingtheater en verblijfsrecreatie op Efteling Bosrijk en in het Efteling Hotel.”



- “De Efteling heeft de ambitie in 2020 vijf miljoen bezoekers per jaar te verwelkomen. Hiervoor wil de Efteling investeren in nieuwe attracties en haar verblijfsrecreatie verder uitbreiden met als doel door te groeien naar een multifunctioneel vrijetijdslandschap voor dag gasten en verblijfsgasten. Dit zorgt ervoor dat de Efteling ook in de toekomst een populaire bestemming blijft.”
- “Als gemeente staan we positief tegenover deze ontwikkeling omdat de recreatieve en economische waarde van het park voor de gemeente aanzienlijk zal worden vergroot. Echter wel onder een aantal voorwaarden. Eén van die voorwaarden is dat er (recreatieve) verbindingen versterkt worden door het gebied: in noord-zuidrichting (tussen Kaatsheuvel en het buitengebied ten zuiden van de kern) en in oost-westrichting.”
- “Het totale terrein van de Efteling (de Wereld van de Efteling) kent een noord-zuidzonering van intensief recreatief gebruik (pretpark) nabij de kern van Kaatsheuvel, via een gebied met verblijfsrecreatie verweven in het landschap, naar extensieve recreatie opgenomen in het landschap (golfbaan). De toekomstige ontwikkeling van de Efteling voltrekt zich in zuidelijke en westelijke richting. Over een uitbreiding in oostelijke richting naar de N261 vindt in 2015 een eerste verkenning plaats.”
- “Belangrijk onderdeel bij deze ruimtelijke ontwikkeling is het bereikbaar houden van de Efteling, de kern Kaatsheuvel en de regio Hart van Brabant. Eerste aandachtspunt is de verwerkingscapaciteit van de N261 en de Europalaan. Bij een verdere toename van het aantal bezoekers heeft de Europalaan niet voldoende verwerkingscapaciteit. Om de toekomstige verkeersstromen te kunnen verwerken is een (ver)nieuwde ontsluitingsstructuur voor de Wereld van de Efteling noodzakelijk. Voor deze aansluiting op de N261 is een zoekgebied aangewezen. De ontwikkeling van de Efteling heeft bovendien impact op de inrichting van de routestructuren door het gebied ten zuiden van de kern Kaatsheuvel. Voorkomen dient te worden dat de Efteling als een barrière tussen de kern en het buitengebied komt te liggen. Binnen de Wereld van de Efteling ligt een openbaar toegankelijk raamwerk van bestaande en/of nieuwe (recreatieve) routes. Derde aandachtspunt is het voorkomen van parkeeroverlast en een goede landschappelijke inpassing van de parkeerterreinen en de randen van de Efteling.”
- “Loon op Zand is dé gemeente voor leisure! Loon op Zand geniet grote bekendheid als toeristische en recreatiegemeente. De natuurgebieden en de vele recreatieve en toeristische voorzieningen, in het bijzonder de Efteling, dragen hier aan bij. Dit maakt dat veel huishoudens in onze gemeente direct en indirect hun boterham kunnen verdienen aan toerisme. De sector recreatie en toerisme biedt een steeds groter aantal arbeidsplaatsen. De Efteling is het grootste en succesvolste attractiepark van Nederland en heeft internationale bekendheid. Daardoor is het een van de grootste werkgevers in Noord-Brabant. De plannen van de Efteling bieden gelegenheid voor de verdere ontwikkeling van de gemeente Loon op Zand als recreatieve en toeristische gemeente en is goed voor de werkgelegenheid.”

In deel B is de Wereld van de Efteling 2030 onder de naam Leisurelandschap Efteling / Kaatsheuvel Zuid opgenomen als project. Doel van dit project is onder andere het opstellen van dit Masterplan.



Nota Ambities en Uitgangspunten

Onderdeel van het proces rondom de ontwikkeling van de Wereld van de Efteling was het opstellen van een Nota Ambities en Uitgangspunten. Met het opstellen van deze nota werd in een vroeg stadium duidelijk wat de verwachtingen, ambities en uitgangspunten van verschillende partijen waren. De nota is daardoor een gezamenlijk document, waarin de visie van de gemeente, de provincie en de Efteling met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van de Wereld van de Efteling tot 2030 is samengevat. De ontwikkelingen in de nota sluiten aan bij ontwikkelingen die reeds zijn meegenomen in het huidige vigerende bestemmingsplan en in de gemeentelijke structuurvisie. In de nota zijn bovendien aandachtspunten opgenomen die naar voren zijn gekomen tijdens informatiebijeenkomsten voor inwoners uit de gemeente en belangenorganisaties. In het vierde van de nota zijn deze aandachtspunten vertaald in uitgangspunten waarop dit Masterplan hoofdstuk een antwoord geeft. Zo staat ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit het opstellen van een verkeerscirculatie- en parkeerplan benoemd. Om een dergelijk plan op te stellen dient onderzocht en onderbouwd te worden welke alternatieven en varianten er voor de verkeersontsluiting mogelijk zijn. Het verplaatsen van de Horst, de aanleg van de snelfietsroute Hart van Brabant en het positioneren van parkeervoorzieningen maken hier onderdeel van uit. Aandacht is er ook voor de wijze waarop slimme mobiliteitsconcepten in de planvorming kunnen worden ingezet. Naast de verkeersstromen van en naar de Efteling zijn ook de noord-zuid en oost-west routes voor langzaam verkeer door de Wereld van de Efteling en tussen de kern Kaatsheuvel, haar buitengebied en De Loonse en Drunense Duinen in het Masterplan opgenomen. Het netwerk aan infrastructuur creëert het kader waarbinnen de ruimtelijke functies van de Efteling (dag- en verblijfsrecreatie) haar plek krijgen. Ook is er aandacht voor de effecten van de gewenste ontwikkelingen op milieuaspecten zoals bijvoorbeeld geluidsbelasting op de omgeving of de uitstoot van uitlaatgassen. In de omgevingsvergunning, activiteit milieu van de Efteling, zijn alle voorschriften vastgelegd waaraan de Efteling zich dient te houden. De gemeente toetst of de Efteling aan deze voorschriften voldoet. De gemeente stelt als uitgangspunt bij de uitbreiding dat de geluidsdruk op de omgeving blijft passen binnen de geldende geluidsnormen en dat waar mogelijk het geluidsniveau en de belasting van geluid op de omgeving beperkt worden. De uitgangspunten zijn in de gemeenteraadsvergadering van 10 december 2015 vastgesteld.

Bestemmingsplan “Wereld van de Efteling”

Het merendeel van de gronden van de Efteling is bestemd in het bestemmingsplan “Wereld van de Efteling”. Dit bestemmingsplan dateert uit juni 2013 en maakt een gedeelte van de reeds gewenste ontwikkelingen nu al mogelijk. Denk daarbij aan de ontwikkeling van Vakantiepark Efteling Loonsche Land en de bouw van attractie Symbolica. Ook mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op grond van dit bestemmingsplan toegestaan zoals een uitbreiding van het attractiepark in westelijke richting, op het bestaande parkeerterrein. Twee delen binnen het plangebied zijn nu onderdeel van het bestemmingsplan ‘Herziening Buitengebied Loon op Zand’ uit 2015. Het gaat om een deel van het gebied tussen de N261 en de Horst en een gebied rondom het gehucht Duiksehoef. Beide gebieden worden opgenomen de nieuw op te stellen ontwikkelingsgerichte bestemmingplannen “Wereld van de Efteling”.



3. Uitgangspunten

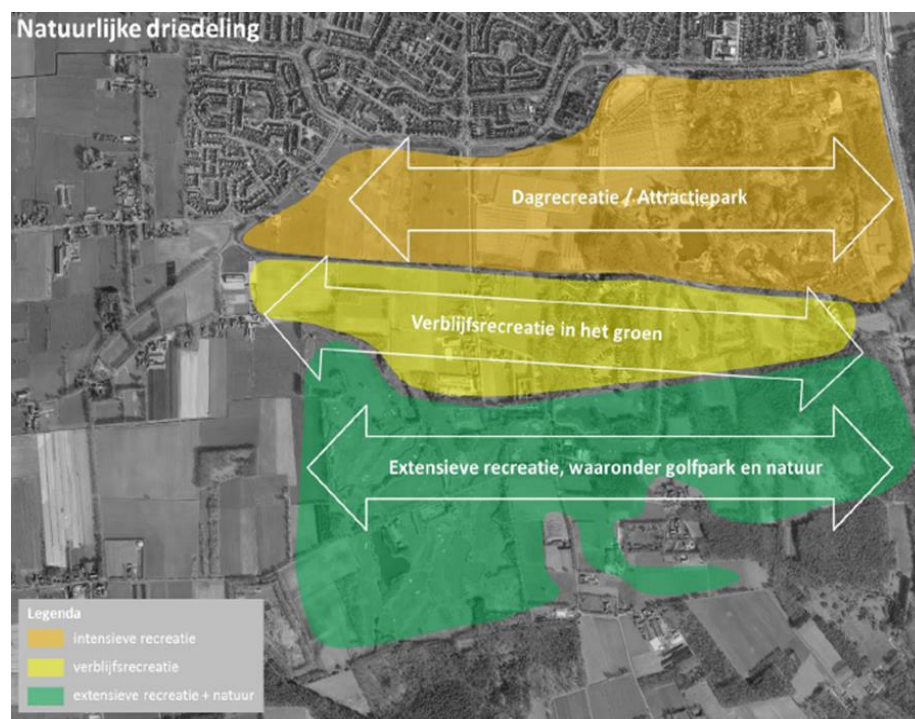
Bij het opstellen van het Masterplan zijn uitgangspunten geformuleerd waaraan het plan moet voldoen. Dit zijn uitgangspunten met betrekking tot Ruimtelijke Ordening, Natuur en landschap, Duurzaam ondernemen, Water, Bereikbaarheid en mobiliteit, en Milieu. Deze staan hieronder benoemd.

3.1. Ruimtelijk

Uitgangspunt: ruimtelijk bestaat de Wereld van de Efteling uit een in zones verdeelde ontwikkeling van intensieve en extensieve recreatievormen.

Deze ontwikkelingen beslaan een lange termijn, waarbij de ontwikkelingen dichterbij in de tijd concreter zijn dan de lange termijn ontwikkelingen. In hoofdstuk 4.4 is een uitsplitsing gemaakt in drie periodes: tot 2020, 2020-2025 en na 2025.

- **De Wereld van de Efteling ontwikkelt zich in zones.** De meest noordelijke zone, direct grenzend aan de kern van Kaatsheuvel, biedt ruimte voor de ontwikkeling van het attractiepark en daaraan gekoppelde functies als ontsluitingswegen en parkeren. Ook (intensief) verblijf, zoals het Efteling-hotel, past in deze zone. De middelste zone gelegen rondom de Eftelingsestraat is 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. De meest zuidelijke strook is bedoeld voor het ontwikkelen van minder intensieve vormen van recreatie. Deze derde zone biedt bewoners van de regio en haar tijdelijke gasten voldoende keuzemogelijkheden om hun tijd door te brengen. In deze zone liggen reeds het Efteling Golfpark en het natuurgebied Het Loonsche Land.
- **Eerst naar het oosten, dan naar het westen.** Fysieke uitbreiding van het attractiepark en verblijfsrecreatie vindt fasegewijs plaats. De Efteling breidt haar attractiepark eerst naar het oosten uit in de zone tussen de Horst en de provinciale weg N261. Pas in een latere fase vindt verdere uitbreiding in westelijke richting plaats. Waarschijnlijk zal dit vanaf 2025 gaan plaatsvinden. Hoe dat eruit zal zien is nog niet bekend.



Figuur 2. Efteling ontwikkeling in zones

3.2. Natuur en Landschap

Uitgangspunt: Natuur en landschap, en het recreatief (mede)gebruik daarvan, zijn een blijvend onderdeel van het ruimtelijk streefbeeld.

- **Natuur en landschap als onderscheidende identiteit.** Natuur en landschap vormen een essentieel onderdeel van de belevingen die de Efteling creëert. Deze denkwijze heeft de Efteling een onvergelijkbare positie in de wereld van attractieparken opgeleverd. Om deze positie naar de toekomst verder uit te bouwen blijft de Efteling zorgdragen voor haar 'landschappelijke decor'. Een decor waarin de dag- of verblijfsrecreatie voorzieningen naadloos in de omliggende natuur overgaan.
- **Natuurnetwerk Brabant versterken.** Alle partijen die dit Masterplan steunen hechten grote waarde aan de Brabantse biodiversiteit. Voor zover de verdere ontwikkeling van de Efteling gevolgen heeft voor de aanwezige natuur, is het uitgangspunt te komen tot een compensatieplan waarin het Brabants natuurnetwerk word 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 en de Brabantse Milieufederatie.
- **Zorgvuldige omgang met gebiedswaarden.** Uitgangspunt is dat de gebiedswaarden worden geïnventariseerd en zo mogelijk worden behouden. Als dat niet mogelijk is, wordt er gecompenseerd. Het gaat hierbij onder andere om de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische en archeologische waarden. Over de inventarisatie en omgang met de diverse waarden vindt waar mogelijk via coproductie afstemming plaats tussen de Efteling en belangenvertegenwoordigers.





3.3. Duurzaam ondernemen

Uitgangspunt: Bij alles wat de Efteling onderneemt, speelt het duurzame perspectief een belangrijke rol in het besluitvormingsproces. De Efteling kiest voor oplossingen die ervoor zorgen dat gasten er ook in de toekomst kunnen blijven genieten, generatie op generatie.

- **Duurzaam verwonderen.** De Efteling heeft de ambitie de gast, de medewerker en de omgeving duurzaam te verwonderen. Hierbij hoort het versterken van de maatschappelijke positie en het verkleinen van haar voetprint ten opzichte van een gelijkblijvend aantal attracties.
- **Maatschappelijke betrokkenheid.** Vanuit de ideële doelstelling van de Stichting Natuurpark de Efteling krijgen sociale initiatieven ruim aandacht. Dat uit zich in Villa Pardoës, Stichting Lezen en Schrijven, Save the Children en de samenwerking met Unicef. De Efteling sponsort de jeugdopleidingen van de voetbalclub DESK en Hockeyclub M.H.C. DES, evenals het Pleinfestival Kaatsheuvel. Alle woonzorgcentra, kinderdagverblijven en basisscholen in de gemeente mogen 1x per jaar gratis naar de Efteling. Het grootste deel van de leveranciers komt uit een straal van zo'n 40 km rondom de Efteling.
- **Betrokken werkgeverschap.** Ruim 1 op 6 van de 2500 Efteling-medewerkers komt uit de gemeente Loon op Zand. De Efteling werkt al jarenlang samen met Prisma om werkgelegenheid te bieden voor mensen met een verstandelijke beperking, om hen zo te helpen met een eigen plek in de samenleving te verwerven. Voor Vakantiepark Efteling Loonsche Land worden de mogelijkheden verkend voor het werken met medewerkers met een beperking. Goed werkgeverschap is het uitgangspunt, evenals het betrekken van mensen die op afstand van de arbeidsmarkt staan.
- **Verkleinen voetprint.** De provincie heeft in haar coalitieakkoord als doelstelling het nastreven van een circulaire economie en het verminderen van de CO2-uitstoot. De Efteling omarmt duurzame innovatie en waar mogelijk wordt geëxperimenteerd met circulaire economie. Bijvoorbeeld bij het verminderen van afval en de verwerking van afval en grondstoffen.



3.4. Water

Uitgangspunt: Duurzaam gebruik van oppervlaktewater. De kansen worden benut om water langer in de Wereld van de Efteling vast te houden. Daarbij wordt uitgegaan van de drietrapsstrategie: eerst vasthouden, dan bergen en dan aan- en/of afvoeren van water.

- **Dynamisch oppervlaktewatersysteem.** Het klimaat verandert en dat vraagt om ruimtelijke aanpassingen. Om de effecten van deze veranderingen op te vangen dient het watersysteem van de Wereld van de Efteling dynamisch te zijn. Een dergelijk systeem biedt ruimte om in tijden van hevige neerslag water tijdelijk te bergen en/of versneld af te voeren. In geval van langdurige droogte biedt het systeem voldoende reserves om waterattracties te laten functioneren en beplantingen te kunnen beregenen.
- **Effluentwater.** Binnen de Wereld van de Efteling wordt gebruik gemaakt van natuurlijk (biologisch) gezuiverd effluentwater van de RWZI Kaatsheuvel om de waterpartijen van oppervlaktewater te voorzien. Met dit zogenaamde Klaterwatersysteem wordt aansluiting gevonden met de doelstelling uit het Provinciaal Milieu- en Waterplan om water efficiënt te gebruiken. Daarnaast wordt vallend regenwater via een gescheiden rioolsysteem opgevangen.
- **Combineren van wateropgaven aan beleving.** Het dynamische watersysteem maakt integraal onderdeel uit van de belevingen binnen de Wereld van de Efteling. Denk bijvoorbeeld aan het ontwikkelen van verblijfsaccommodaties rondom een bosvijver. Deze bosvijver draagt bij aan het beeld en het verhaal dat verteld wordt, maar biedt eveneens ruimte om water te bergen en/of natte natuur te ontwikkelen.

3.5. Bereikbaarheid en mobiliteit

Uitgangspunt: Verbeteren en landschappelijk inpassen van de verkeersstructuur, infrastructurele voorzieningen en het aanbieden van voldoende recreatieve verbindingen voor fietsers, wandelaars en ruiters.

- [Het bereikbaar houden van de Wereld van de Efteling, de kern Kaatsheuvel en de regio hart van Brabant vraagt om veranderingen en toevoegingen aan de hoofdontsluitingswegen.](#) De toename van het aantal bezoeken en de fysieke uitbreiding van de bedrijfsonderdelen 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. De huidige ontsluiting van de Efteling vindt plaats aan de noordzijde via de Europalaan in Kaatsheuvel. Als gevolg van de beperkte verwerkingscapaciteit van de Europalaan, die de provinciale weg N261 verbindt met het parkeerterrein van de Efteling, staat het verkeer op drukke dagen tot op deze provinciale weg vast. Om de huidige problematiek op te lossen en de toekomstige groei van het aantal bezoeken te faciliteren wordt de verkeersontsluiting en/of de verwerkingscapaciteit ervan gefaseerd aangepast.
- [Dynamische calamiteitenontsluiting.](#) Het wegennet in en rondom de Wereld van de Efteling dient flexibel te zijn om ten tijde van calamiteiten dynamisch in te zetten. In het kader van het programma Beter Benutten van de Rijksoverheid werd voor topdrukte bij de Efteling een regelscenario opgesteld, gericht op het ontlasten van de voornaamste aanvoerroute via de A59 en N261.
- [Parkeervoorzieningen.](#) Groei van het aantal bezoeken betekent een toename van het aanbod aan parkeervoorzieningen. Uitgangspunt daarbij is dat deze voorzieningen landschappelijk zo worden ingepast dat het zicht vanuit de omgeving op de geparkeerde voertuigen geminimaliseerd wordt. Onderzocht wordt de mogelijkheid van parkeren op afstand op drukke dagen.
- [Behoud van verbindingen voor langzaam verkeer.](#) In de Wereld van de Efteling liggen meerdere (recreatieve) verbindingen tussen de kern Kaatsheuvel en De Loonse en Drunense Duinen. Het gaat daarbij om fiets-, wandel- en ruiterspaden. Deze verbindingen en functies blijven naar de toekomst toe aanwezig, maar zullen gefaseerd een nieuwe routing door het gebied krijgen.



- **Benutten van alternatieve vervoerswijzen.** Onderweg naar 2030 zullen provincie, gemeente en Efteling nieuwe, slimme en innovatieve mobiliteitsvormen actief in de gaten blijven houden en de kansen die dit biedt voor het verkeer rondom de Efteling verkennen. Technologische ontwikkelingen binnen de wereld van automotive maken het mogelijk om gasten op weg naar de Efteling via zogenaamde “in-car” oplossingen te sturen, bijvoorbeeld navigatieoplossingen die rekening houden met de verwachte reistijden en actuele incidenten en de bezoeker adviseren over tijdstip van vertrek/aankomst, de route naar de Efteling en de verwijzingen naar de parkeervoorzieningen. Waar mogelijk sluit de Efteling aan bij deze technieken, die de komende jaren zullen door ontwikkelen. Samen met de provincie en partners vanuit wetenschap en bedrijfsleven wordt bekeken hoe deze technieken optimaal ingezet kunnen worden. Dit kan leiden tot andere infrastructurele afwegingen. Parallel langs de provinciale weg N261 komt een snelle fietsverbinding tussen Waalwijk en Tilburg.
- **De Horst en Dodenauweg blijven als verbinding voor gemotoriseerd verkeer.** Het gebied waar uitbreiding van de Wereld van de Efteling is voorzien, biedt momenteel meerdere verbindingen voor autoverkeer en landbouwverkeer tussen het buitengebied en de kernen Kaatsheuvel en Loon op Zand. De Horst en de Dodenauweg blijven in de toekomst aanwezig, maar niet vanzelfsprekend op huidige plek. Zo zal de Horst bij een oostelijke uitbreiding van het Efteling Park parallel langs de N261 gelegd worden.

3.6. Milieu

Uitgangspunt: De Efteling voldoet aan de milieueisen zoals gesteld in de Milieuvergunning en wet- en regelgeving en zoekt mogelijkheden de milieudruk zo laag mogelijk te houden. Voordat de ruimtelijke ontwikkelingen worden vastgelegd in één of meerdere bestemmingsplannen en/ of omgevingsplannen worden de milieueffecten onderzocht en betrokken in de besluitvorming. Daartoe wordt een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

- **Stikstof.** Eén van de bedreigingen van de natuur wordt gevormd door stikstofuitstoot. Vooral de Natura 2000-gebieden in Zuidoost- en Midden Brabant (hoogveenlandschappen en ven-gebieden) zijn kwetsbaar en worden sterk belast door de stikstofuitstoot van omliggende bedrijven. De provincie staat daarom rond de betreffende natuurgebieden vrijwel geen nieuwe milieubelastende ontwikkelingen meer toe. Dat betekent dat bedrijven die willen uitbreiden, voor de uitdaging staan om innovatief te werk te gaan en technieken te gebruiken die de omgeving niet belasten met stikstof. Hoewel de stikstofuitstoot van de Efteling relatief laag is ten opzichte van voornamelijk veehouderijen moet de stikstofuitstoot uiteraard meegerekend worden in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). In de Natuurbeschermingswetvergunning zoals verleend in de zomer 2016 in verband met de bouw van Vakantiepark Efteling Loonsche Land is de huidige stikstofuitstoot bekeken, als ook de toename daarvan als gevolg van de groei naar 5 miljoen bezoeken per jaar. Voor de habitats en leefgebieden van beschermde Habitatrichtlijn-soorten in het Natura 2000-gebied ‘Loonse en Drunense Duinen en Leemkuilen’ is volgens de vergunning op basis van de passende beoordeling van de PAS voldoende onderbouwd dat mogelijk significant negatieve effecten, wat betreft stikstofdepositie, op habitats en leefgebieden van soorten kunnen worden uitgesloten. Ook voor beschermd Natuurmonument het Eendennest acht de provincie dat er geen sprake is van schadelijke handelingen als gevolg van stikstofdepositie. Voor een verdere groei van het

bezoekersaantal zal in het kader van de bestemmingsplanwijziging een nieuwe aanvraag voor een vergunning van de Natuurbeschermingswet moeten worden aangevraagd waarin de stikstofeffecten en eventuele andere effecten op natuur opnieuw bekeken worden.

- **Fijn stof.** Fijn stof is een verzamelbegrip en duidt op zwevende deeltjes in de lucht. Fijn stof kan schadelijke effecten op de gezondheid hebben. De Europese Unie heeft daarom in 1999 grenswaarden voor fijn stof (PM10) vastgesteld. In 2008 is de regelgeving uitgebreid met grens- en streefwaarden voor de fijnere fractie van fijn stof (PM2,5). Internationaal geaccepteerde inzichten over de gezondheidseffecten van fijn stof zijn in deze regelgeving vervat². De Europese luchtkwaliteitsnormen zijn vertaald in Nederlandse wetgeving. De laatste 10 jaar dalen de fijnstofconcentraties in Nederland met 25-35%. Vrijwel overal in Nederland wordt inmiddels voldaan aan de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Voor fijn stof en stikstofdioxide (NO2) is geen grens vast te stellen waarbij gezondheidsrisico's uitgesloten zijn. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2005, op basis van gezondheidkundige overwegingen, advieswaarden geformuleerd voor onder andere fijn stof en stikstofdioxide. Deze zijn lager dan de huidige grenswaarden. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) adviseerde in 2005 te streven naar een waarde van 10 µg/m3 fijn stof (PM2,5) en overweegt momenteel een lagere waarde voor stikstofdioxide (NO2) dan de huidige grenswaarde van 40 µg/m3. Met uitvoering van de door de Europese Commissie voorgestelde maatregelen op het gebied van klimaat en lucht kan rond 2030 vrijwel overal voldaan worden aan die WHO-advieswaarden³. De kaart van de Monitoringstool van het Nationaal Programma Luchtkwaliteit (NSL) (<https://www.nsl-monitoring.nl/>) wordt jaarlijks in het voorjaar geactualiseerd en gedurende de zomer berekend en gecontroleerd. Hieruit blijkt dat de fijnstof (PM10 en PM2,5) en de stikstof allemaal in de laagste categorie vallen op alle toetspunten rondom Kaatsheuvel (respectievelijk < 35 µg/m3, < 20 µg/m3, < 35 µg/m3). Langs de beschouwde wegen wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden.
- **Geluid.** In de verleende omgevingsvergunning voor de activiteit milieu staat omschreven aan welke grenzen de Efteling met betrekking tot geluid moet voldoen. Regelmatig vinden metingen plaats of het geluid binnen de vergunde waarden blijft. Hoewel de Efteling voldoet aan de geluidsniveaus, kan er overlast ervaren worden. Met name de shows Aquanura en Raveleijn ervaren omwonenden soms als storend. Jaarlijks ontvangt de Efteling een aantal klachten aangaande geluidsoverlast. In 2014 ontving de Efteling 23 geluidsklachten. In 2015 waren dat er 17. De ontvangen klachten worden zorgvuldig door de Efteling behandeld. Soms blijkt dan dat een ervaren probleem snel opgelost kan worden. Zo is bijvoorbeeld sinds 2015 tijdens de uitzonderingsavonden een telefoonnummer beschikbaar om geluidsoverlast te melden. Naar aanleiding van een melding kan dan direct actie ondernomen worden. Niet alleen tijdens haar exploitatie maar ook bij bouwwerkzaamheden dient de Efteling aan geluidsvoorwaarden te voldoen. Eventuele overlast probeert de Efteling tot een minimum te beperken, mede door wordt beperkt door goede voorlichting. Bij het vormgeven van haar toekomstplannen houdt de Efteling rekening met het geluid en de eventuele overlast die ervaren kan worden. Mede om die reden kiest de Efteling ervoor om eerst in oostelijke richting, verder van de kern van Kaatsheuvel, uit te breiden.

² RIVM

³ RIVM (2015) "Luchtkwaliteit en gezondheidswinst"

A vintage red and blue Ford car, likely a Model T, is driving on a paved path through a park. The car has a blue roof and red body. Inside, a young girl is at the steering wheel, smiling, with another child seated next to her. An adult is visible in the back seat. The car is surrounded by lush greenery and tall blue flowers on the left. In the background, there is a wooden building with a gabled roof and a covered walkway, all under a bright, sunny sky with trees showing autumn foliage.

4. De stip op de horizon

De ontwikkeling van de Wereld van de Efteling zal fasegewijs tot stand komen. Per fase zal moeten worden beoordeeld welke ontwikkelingen daadwerkelijk realiseerbaar zijn en of gewijzigde omstandigheden ertoe leiden dat wensen heroverwogen moeten worden. Het Masterplan beoogt een kader te schetsen dat het mogelijk maakt die besluiten te nemen met een heldere stip op de horizon.

4.1. De infrastructuur

De infrastructuur vormt een belangrijke ruimtelijke inkadering voor de verdere ruimtelijke plannen en zoals eerder beschreven is bereikbaarheid een belangrijk uitgangspunt. De toename van het aantal bezoeken en de fysieke uitbreiding van Efteling kan niet zonder te voorzien in een verkeersontsluiting die de bereikbaarheid van de regio, de kern Kaatsheuvel en de Efteling zelf garandeert. Hiertoe is een verkeersonderzoek uitgevoerd waarin is gerekend met een aantal van 7 miljoen bezoeken per jaar. Dit is gedaan om voorbereid te zijn op mogelijke toekomstige scenario's. De huidige capaciteit van de Europalaan en haar aansluiting op de N261 zijn in dat scenario niet toereikend. Om de groei aan verkeersbewegingen te verwerken is een ombouw van de Europalaan en de aanleg van een tweede toegangsweg aan de zuidzijde van de Wereld van de Efteling gewenst. Het verkeersonderzoek wijst verder uit dat twee aansluitingen op de N261 nodig zijn om bij 7 miljoen bezoeken per jaar op drukke dagen de verkeersstromen zonder oponthoud te verwerken. De gewenste situatie daarbij is dat in de toekomst de zuidelijke weg fungeert als hoofdontsluiting. De Europalaan kan dan worden bijgeschakeld op drukke dagen om filevorming op de N261 te voorkomen. Op andere dagen faciliteert de Europalaan het woon- en werkverkeer en de toegang tot een zogenaamde 'VIP parkeervoorziening' die voor de hoofdingang ligt. Fietsverkeer zal worden gestimuleerd onder meer met de snelfietsroute Hart van Brabant. De Horst en Dodenauweg blijven beide voor gemotoriseerd verkeer beschikbaar maar zullen wel een ander wegverloop krijgen.





Langzaam verkeersroutes

Binnen de Wereld van de Efteling lopen verschillende routes voor ruiters, fietsers en wandelaars. Deze routes bieden gasten van de Efteling, ook als inwoners of passanten de mogelijkheid om de Wereld van de Efteling te verkennen of te doorkruisen. Vanuit de kern Kaatsheuvel loopt langs de verlegde Dodenauweg via de Eftelingsestraat een route naar De Loonse en Drunense Duinen. Deze route sluit aan op de snelfietsroute Hart van Brabant die aan de oostzijde langs het Efteling Hotel langs de Wereld van de Efteling loopt. Daarnaast loopt een route voor langzaam verkeer vanuit de kern, via de randen van het attractiepark, naar de achtergelegen zone met verblijfsaccommodaties langs de Eftelingsestraat. Deze route vervult de verbindende rol die de Kinkerpolder op dit moment heeft, maar zal op termijn qua tracé niet overal het huidige profiel volgen. De (gedeeltelijke) verlegging van deze langzaam verkeersverbinding maakt het mogelijk om actuele en toekomstige conflicten tussen verschillende verkeersstromen (on)gelijkvloers op te lossen. Daarnaast biedt het verleggen de mogelijkheid om de route door het hart van de Wereld van de Efteling te leiden. Vanaf de Eftelingsestraat kunnen wandelaars het natuurgebied het Loonsche Land betreden van waaruit zij kunnen doorlopen naar Huis ter Heide. Aan de zuidkant loopt langs het Loonsche Land een verbinding voor ruiters zodat de paarden en berijders vanuit de maneges De Loonse en Drunense Duinen kunnen bereiken.

Routes voor hulpdiensten

Om op korte termijn het aan- en afrijden tijdens calamiteiten te verbeteren worden twee maatregelen getroffen: de aanleg van een calamiteitendoorsteek vanaf de N261 naar de Horst en het verharderen van het zandpad tussen de Eftelingsestraat en de Dodenauweg. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om rond het attractiepark te rijden. Dat maakt het mogelijk om, afhankelijk van de locatie en het type calamiteit, een specifiek hierop afgestemd verkeersscenario in te zetten. Deze vaste verkeersscenario's onderscheiden aan- en afrijroutes voor de verschillende verkeersstromen, de daarbij te nemen verkeersmaatregelen en de locatie waar de hulpdiensten zich opstellen. Indien op middellange termijn in een tweede (zuidelijke) ontsluitingsroute wordt voorzien ontstaat een flexibeler netwerk van verbindingswegen dat in geval van een calamiteit ingezet kan worden.

Routes voor leveranciers en ondersteunende diensten

Voor het afwickelen van het dienstenverkeer en de toeleveranciers wordt geen apart netwerk van wegen aangelegd. Beide verkeersstromen verplaatsen zich over de toegangswegen waarop ook de dag- en verblijfsgasten zich met hun voertuigen verplaatsen, maar veelal op een ander tijdstip gedurende de dag (voor en na de piekmomenten).

4.2. Uitbreiding park

Binnen het netwerk aan routes voor de verschillende verkeersstromen ontstaat de ruimte voor het in stand houden en (door)ontwikkelen van de dag- en verblijfsrecreatieve voorzieningen. Eveneens is hier ruimte voor parkeren van voertuigen en huisvesten van de ondersteunende diensten.

Dag- en verblijfsrecreatie

In de Wereld van de Efteling liggen verschillende gebieden waarbinnen attracties en verblijfsaccommodaties zich kunnen ontwikkelen met aandacht en ruimte voor een parkachtig landschap met een sprookjesachtig karakter en tal van verrassingselementen. De Efteling ontwikkelt eerst in oostelijke richting, daarna westelijk. De oostelijke ontwikkeling sluit direct aan op het bestaande attractiepark, maar ligt verder van de kern Kaatsheuvel. Daarnaast biedt deze locatie de mogelijkheid om de Wereld van de Efteling aan passanten op de N261 te tonen. De exacte invulling ervan en volgorde waarin deze gebieden zich ontwikkelen wordt in dit Masterplan niet bepaald. Deze speelruimte heeft de Efteling nodig om adequaat op marktontwikkelingen in te kunnen spelen. Om haar onderscheidende karakter te behouden blijft het huidige bebouwingspercentage, vastgelegd in het bestemmingsplan “Wereld van de Efteling 2013”, voor de oostelijke uitbreiding gehandhaafd. Wel is het mogelijk om in deze strook tussen de Horst en de N261 één of meer beeldbepalende, hogere bouwwerken te plaatsen. In de verdere toekomst komt westelijke uitbreiding aan de orde. Hier wordt gedacht aan een hoger bebouwingspercentage om meer overdekte attracties te realiseren. Dat biedt de mogelijkheid om de geluidsbelasting op de kern te beperken en overdekte voorzieningen zijn aantrekkelijk bij slechter weer.

Ondersteunende diensten

De ondersteunende diensten bevinden zich aan de randen van het attractiepark en bij de verschillende verblijfsaccommodaties. Het betreft hier locaties met kantoren en werkplaatsen staan en waar de op- en overslag van goederen plaatsvindt. De Efteling heeft daarnaast een magazijn waar goederen worden opgeslagen in Tilburg.

4.3. Parkeren

Binnen de Wereld van de Efteling is ruimte voor het parkeren van auto's, bussen en fietsen. Alle parkeervoorzieningen zijn functioneel vormgeven, ingepast in hun omgeving en bieden voldoende voorzieningen voor elektrische voertuigen of andere toekomstige vormen van duurzame mobiliteit. De parkeervoorzieningen voor het attractiepark liggen aan de randen verspreid over meerdere grootschalige voorzieningen. Deze parkeervoorzieningen zijn in ieder geval op korte en middellange termijn gelijkvloers. Bij elkaar opgeteld bieden deze parkeervoorzieningen ruimte voor zo'n 10.000 voertuigen. De keuze voor gelijkvloers parkeren is gebaseerd op bedrijfseconomische en landschappelijke redenen. Voor het parkeren van (elektrische) fietsen zijn er voldoende kwalitatieve stallingen voorzien. Door omwonenden is tijdens de bijeenkomsten in de aanloop naar dit Masterplan gevraagd naar de mogelijkheden voor parkeren op afstand. In 2009 heeft RBOI hier in opdracht van de Efteling onderzoek naar gedaan; deze resultaten zijn in het proces richting Masterplan door de samenwerkende partijen nogmaals tegen het licht gehouden. De conclusie is dat parkeren van alle auto's op afstand niet haalbaar is.

Het aankomstpatroon van het verkeer kenmerkt zich doordat binnen 1 uur ongeveer 45% van de dag gasten arriveert. Dit betekent dat bussen met grote capaciteit in een zeer hoge frequentie nodig zouden zijn (160 bussen per uur). Gezien het beperkte comfort (veel staanplaatsen) en de relatief lange reistijd (> 15 minuten (incl. in/uitstappen, excl. wachttijd) was de verwachting dat de bezoekers toch nabij Efteling zouden proberen te parkeren.

In het rapport uit 2009 wordt geconcludeerd dat overloop parkeren op afstand een optie zou kunnen zijn op voorwaarde dat dit een locatie is op korte afstand, deze direct vanaf de N261 bereikbaar is én er een filevrije route naar de entree van de Efteling is. De nieuwe afslag bij Loon op Zand lijkt hiervoor een nieuwe mogelijkheid te bieden in de vorm van de vloeivelden die vanuit Tilburg gezien direct links van de afslag liggen. Gemeente en Efteling gaan de mogelijkheden onderzoeken van een parkeervoorziening op afstand op die locatie, waar wellicht ook andere parkeervraagstukken in de regio mee opgevangen kunnen worden. Op deze locatie zouden ongeveer 4.000 auto's kunnen staan. Een pendeldienst verzorgt de verbinding naar de entree van de Efteling.

Alternatieve transportsystemen zoals bijvoorbeeld een monorail of een tramverbinding zijn gezien de hiermee gemoeide investerings- en instandhoudingskosten financieel alleen haalbaar als er meerdere partijen investeren. Deze mogelijkheden zijn op dit moment niet reëel, maar zullen bekeken blijven worden, ook in het kader van smart mobility en de toekomst van openbaar vervoer.



4.4. Een ontwikkeling in stappen

In de tijd wordt tot 2030 onderscheid gemaakt in drie stappen: de periode tot 2020 (korte termijn), de periode 2020-2025 (middellange termijn) en de periode na 2025 (lange termijn). Hierna staan per termijn de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen beschreven.

Periode tot 2020

De ambities voor deze eerste stap in tijd zijn het meest concreet. De Efteling wil doorgroeien om 5 miljoen bezoeken per jaar mogelijk te maken. In de periode tot 2020 ligt de focus op het uitvoeren van maatregelen aan Europalaan. Het betreft allereerst de inzet van wisselstroken op het gedeelte tussen de Horst en de oprit van de parkeervoorziening bij de entree van het attractiepark. Daarnaast zullen de afritten van de N261 vanuit de richting Waalwijk en Tilburg aangepast worden van 2 naar 3 rijstroken. Doel van deze maatregelen is het verruimen van de capaciteit zodat 5,05 miljoen bezoeken per jaar zonder oponthoud door de Europalaan verwerkt kunnen worden. Het Efteling Park breidt uit door een eerste stap in oostelijke richting te zetten. De Horst wordt verlegd en komt ter hoogte van de oostelijke uitbreiding van het attractiepark parallel aan de N261 te lopen. Vanzelfsprekend wordt deze conform geldende regels verkeersveilig aangelegd. Daarnaast komt de snelfietsroute Hart van Brabant tussen Tilburg en Waalwijk.

- Het uitbreidingsgebied tussen de Horst en de N261 wordt in gebruik genomen.
- Het aanbod aan verblijfsaccommodaties wordt uitgebreid met Vakantiepark Efteling Loonsche Land (1.000 bedden).
- De snelfietsroute Hart van Brabant wordt aangelegd en de Horst wordt omgelegd.
- Het realiseren van een calamiteitendoorsteek voor hulpdiensten vanaf de westelijke rijbaan van de N261 richting de Horst, ter hoogte van de Eftelingsestraat.
- De Eftelingsestraat tussen Efteling Bosrijk en de Dodenaauweg wordt verhard ter verbetering van de ontsluiting bij calamiteiten.
- De bereikbaarheid van regio en de Wereld van de Efteling verbetert door het uitvoeren van aanpassingen aan de Europalaan. Deze aanpassingen bestaan uit het aanleggen van wisselstroken, het optimaliseren van de op- en afritten van de N261 en het aanleggen van een uitvoegstrook op de Europalaan. Deze laatste maatregel zorgt ervoor dat het verkeer komend vanuit de richting Dongen zonder verkeerslichten de hoofdparkeervoorziening kan oprijden.
- Parkeren optimaliseren door het renoveren van de parkeervoorziening nabij de entree van het attractiepark en het onderzoeken en indien mogelijk inzetten van een parkeervoorziening op afstand op drukke dagen.
- Natuurcompensatie wordt in gang gezet evenals het samenwerken aan het ontwikkelen van Landschapspark Pauwels.



Figuur 3. Streefbeeld tot 2020

Periode van 2020 tot 2025

In deze fase wordt, tenzij slimme mobiliteit ontwikkelingen inmiddels andere mogelijkheden geven, een tweede ontsluitingsweg aan de zuidkant van de Wereld van de Efteling aangelegd. Het aantal verblijfsaccommodaties neemt verder toe. De ambitie is dat het aantal bezoeken per jaar in deze periode blijft doorgroeien. Hierdoor zal de Europalaan als enige ontsluitingsweg niet langer toereikend zijn. Om in de periode na 2020 verder te kunnen groeien is een tweede aansluiting op de N261 noodzakelijk. Om op de in- en uitvoegstroken en de tussenliggende weggedeelten van de N261 geen oponthoud te laten ontstaan is voldoende afstand tussen de knooppunten onderling nodig. Het nieuwe knooppunt komt in de buurt van het huidige brandstofverkoopspunt (benzinstation) te liggen. Welke vorm de afslag moet krijgen wordt mede besloten op basis van afweging van natuur-, en milieu- en verkeerskundige aspecten. Daarbij wordt ook het effect van de afslag op De Loonse en Drunense Duinen en het wildviaduct Westloonse Wissel bekeken.

Vanaf het knooppunt loopt de nieuwe hoofdtoegangsweg aan de zuidkant door de Wereld van de Efteling en verbindt de provinciale weg met de parkeervoorzieningen. Voor deze route zijn diverse tracés bekeken. Er zijn twee varianten overgebleven. Allereerst een tracé dat loopt vanaf de N261 via de Horst over de Eftelingsestraat naar de Europalaan (zie figuur 4). Het tweede tracé loopt zuidelijker, vanaf de N261 via het Hooispoor langs de Duiksehoef/Bernsehoef naar de Europalaan. Een nieuw tracé tussen de Duiksehoef en Eftelingsestraat parallel aan de Bernsehoef, maakt daarvan onderdeel uit (zie figuur 5). De tracés zijn vergeleken op verkeerskundige effecten, effecten op recreatieve ontsluiting en effecten op natuur en omgeving. Dit is gebeurd in overleg met de provincie, gemeente en Natuurmonumenten en de Brabantse Milieufederatie. Zie hiervoor de bijlage. Vanwege het behoud van de eenheid van de Wereld van de Efteling is er een lichte voorkeur voor de zuidelijke variant. Op grond van kostenramingen en onderzoek van natuur-, milieu- en verkeersaspecten zal in de vervolgstap van het proces een voorkeurstracé worden benoemd.

De koppelingen tussen de verkeersroutes en de parkeervoorzieningen worden zodanig vormgegeven dat er op de voorzieningen zelf voldoende verwerkingscapaciteit is, zodat terugslag op de toegangswegen wordt voorkomen.

Het verkeer van en naar de verblijfsaccommodaties is vanaf de beide knooppunten ontvlochten en verplaatst zich over de Horst en de Eftelingsestraat. Beide wegen hebben de functie van een secundaire verkeersroute en hebben een daarbij passend verkeersontwerp en inrichting.

- Het Efteling Park ontwikkelt zich verder in de zone langs de N261 en het gebied grenzend aan het Sprookjesbos.
- Het aanleggen van de zuidelijke toegangsweg met een halve ontsluiting op de westelijke rijbaan van de N261.
- Het ontwikkelen van extra verblijfsrecreatie
- Het omvormen van de Eftelingsestraat tot ontsluitingsweg voor de verblijfsaccommodaties, inclusief een recreatieve route voor fietsers en wandelaars langs de Eftelingsestraat.
- Indien mogelijk wordt een parkeervoorziening op afstand regelmatig ingezet.



Figuur 4. Streefbeeld 2020 tot 2025 (incl. Eftelingestraat tracé)



Figuur 5. Streefbeeld 2020 tot 2025 (incl. zuidelijk tracé)

Periode na 2025

In deze periode ontwikkelt het attractiepark zich in westelijke richting en zullen de voorzieningen voor het parkeren verder naar het westen richting de Dreefseweg opschuiven. De uitbreiding van het attractiepark en de nieuwe parkeervoorzieningen worden landschappelijk ingepast. Er worden maatregelen getroffen om het parkeren in de aangrenzende buurten tot een minimum te beperken. Binnen deze landschappelijke ontwikkeling is ruimte voor het bergen van water en de aanleg van recreatieve verbindingen voor wandelaars en fietsers. Het aantal verblijfsaccommodaties zal toenemen.

Gezien de verwachte groei zal het in deze periode naar verwachting nodig zijn om het Efteling-knooppunt op de N261 ook aan te sluiten op de oostelijke rijbaan van de N261, zodat er een volledige aansluiting op de N261 ontstaat.

- Het Efteling Park ontwikkelt zich in westelijke richting.
- Het aantal verblijfsaccommodaties zal toenemen.
- Het Efteling-knooppunt wordt aangesloten op de oostelijke rijbaan van de N261.
- Het verleggen van de Dodenauweg in westelijke richting en het aanleggen van een recreatieve route voor langzaam verkeer.
- 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).
- De aanleg van een calamiteiten- en dienstweg tussen de parkeervoorzieningen nabij de hoofdentree en de Dreefseweg.
- Het aanleggen van recreatieve verbindingen voor wandelaars en fietsers door of langs de Efteling als Noord-Zuid verbinding (als alternatief voor de huidige route over de Kinkerpolder).



Figuur 6. Streefbeeld na 2025 (incl. Eftelingsestraat tracé)



Figuur 7. Streefbeeld na 2025 (incl. zuidelijk tracé)

4.5. In 2030...

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 bereiken met schone en slimme 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.



In de omgeving van de Wereld van de Efteling is in 2030 het landschapspark Pauwels ontwikkeld, waardoor het gebied tussen Tilburg en de Loonse en Drunense Duinen, tussen Huis ter Heide en de Leemkuilen een gebied is waar het voor bewoners, gasten en flora en fauna goed toeven is. De Efteling heeft een actieve rol gespeeld in de totstandkoming hiervan.

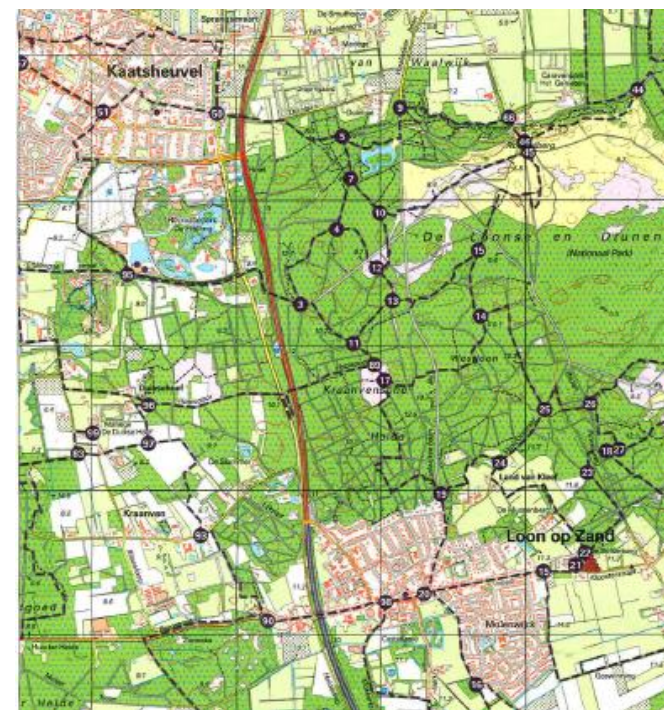


5. Bijlage

Bijlage 1: Vergelijking trace's zuidelijke aansluiting

Vergelijking tracé's zuidelijke aansluiting. De keuzes die hieronder worden aangehouden hebben een verdere uitwerking nodig.

1. Het meest zuidelijke tracé doorsnijdt een groter gedeelte van het natuurnetwerk en doorsnijdt een nu nog rustig gedeelte van het gebied. Vanuit natuuroogpunt geniet het bundelen van infrastructuur de voorkeur.
2. Vanuit verkeerskundig perspectief zijn de varianten gelijkwaardig. Beiden halen verkeersvolume weg van de Europalaan en zullen daarom de verkeersdrukke aldaar verminderen.
3. Barrièrewerking buitengebied: Het Hooispoor en de Eftelingsestraat zijn beiden onderdeel van een wandelroutenetwerk. In beide varianten blijven deze verbindingen bestaan. Hiertussen in liggen kleinere paadjes (zie ook figuur 7). De noordelijke variant zal twee van deze paden doorsnijden, de zuidelijke één.
4. Barrièrewerking Wereld van de Efteling: bij een ontsluiting via de Eftelingsestraat komt een verkeersader te liggen tussen de verblijfsaccommodaties Efteling Bosrijk, Vakantiepark Efteling Loonsche Land en het Efteling Park. Bij een zuidelijkere ontsluiting vormen deze meer één geheel.
5. Kosten: xxx
6. Milieu (Geluid, fijn stof): De concentratiebijdragen van de emissies van het verkeer nemen snel af bij toenemende afstand tot de weg. De mate waarin is afhankelijk van het soort component: de bijdrage van fijn stof gemeten als PM10 en PM2.5 is relatief beperkt. De bijdrage van componenten als roet, elementair koolstof, stikstofdioxide en ultrafijne deeltjes is aanmerkelijk groter. Tussen 0 en 100 meter van de weg neemt de bijdrage sterk af; afhankelijk van de lokale omstandigheden (weer, verkeersintensiteit en -samenstelling) en het aantal bijdragende wegen is de invloed van drukke verkeerswegen tot op enkele honderden meters of meer aantoonbaar. Bij het tracé Eftelingsestraat ligt verblijfsaccommodatie binnen deze afstand en enkele woonhuizen. Bij het zuidelijke tracé liggen ongeveer 10 woningen binnen deze zone.



Figuur 8. Detail wandelkaart Loonsche en Drunense duinen

Bijlage 2: Conclusies verkeersstudies Wereld van de Efteling 2030

I. Inleiding

Door Rho adviseurs voor leefruimte en Witeveen+Bos is een verkeersstudie uitgevoerd naar de wijze waarop de verkeersafwikkeling van zowel het reguliere (lokale) verkeer als van het Eftelingverkeer kan worden gewaarborgd, zodat de bereikbaarheid van de regio is gegarandeerd.

II. Opzet verkeersstudie

In de verkeersstudie is onderzocht welke maatregelen succesvol capaciteit kunnen toevoegen aan de bestaande ontsluitingsroute via de Europalaan. Ook is onderzocht op welke wijze een nieuwe ontsluitingsroute via de zuidzijde kan worden ingezet. In hoofdlijnen zijn drie alternatieven onderzocht:

1. Ontsluiting Efteling én Kaatsheuvel via bestaande route over de Europalaan.
2. Ontsluiting Efteling via nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg en ontsluiting Kaatsheuvel via Europalaan.
3. Ontsluiting Efteling via nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg én Europalaan; ontsluiting Kaatsheuvel via Europalaan.

Voor elk ontsluitingsalternatief is onderzocht hoeveel verkeer kan worden verwerkt zonder dat op enig moment vertraging in de verkeersafwikkeling optreedt (congestievrij). Deze hoeveelheid verkeer is vervolgens vertaald naar het aantal bezoeken per jaar dat door de Efteling congestievrij kan worden ontvangen. Daarnaast is bepaald op hoeveel momenten wel congestie zou optreden als het aantal bezoeken stijgt naar 7 miljoen bezoeken per jaar.

Als maatstaf voor congestie is gehanteerd:

- Enig moment waarbij het verkeersaanbod op met verkeerslichten geregelde kruispunten groter is dan 90% van de verwerkingscapaciteit, uitgaande van een algemeen geaccepteerde maximale cyclustijd van 120 seconden. Boven dit percentage van 90% ontstaat een wachtrij die niet altijd kan worden verwerkt binnen één cyclus (de tijdsduur waarbinnen elke richting minimaal één maal groen heeft gehad).
- Enig moment waarbij op de hoofdrijbaan van de N261 en in de weefvakken op de N261 de snelheid tot onder 50 km/u daalt.
- Enig moment waarbij op een toerit naar de N261 de snelheid tot onder 15 km/u daalt.

Voor de verkeersstudie is gebruik gemaakt van de volgende rekeninstrumenten:

- COCON: verkeersregelsoftware, om prestaties van verkeersregelininstallaties (VRI's) te beoordelen;
- FOSIM: microscopisch verkeerssimulatiemodel, om prestaties van discontinuïteiten in wegen te beoordelen, hier met name gebruikt om de prestatie van de invoegstroken en weefvakken op de N261 te onderzoeken;

- VISSIM: microscopisch multimodaal verkeerssimulatiemodel, om netwerkprestaties te beoordelen, hier met name gebruikt om te bezien waar, wanneer en waarom er congestie ontstaat op het wegennet.

De invoergegevens voor deze rekeninstrumenten zijn gebaseerd op verkeersprognoses voor 2030 uit het regionale verkeersprognosemodel Hart van Brabant. Voor het Eftelingverkeer is daarnaast ook gebruik gemaakt van specifieke informatie over bezoekersaantallen en het aankomst- en vertrekpatroon van dit Eftelingverkeer.

III. Conclusies onderzoek verkeersafwikkeling

Met betrekking tot het onderzoek naar de verkeersafwikkeling kan op basis van deze verkeerstudie het onderstaande worden geconcludeerd.

A. Ontsluiting Efteling én Kaatsheuvel via Europalaan begrensd door toerit N261

Met wisselstroken en extra rijstroken op opritten kan 65% aankomend verkeer worden verwerkt

Met de volgende maatregelen kan in de ochtendspits circa 65% van de piekbelasting van 7,0 miljoen bezoeken/jaar worden verwerkt:

- wisselstroken op de Europalaan tussen de Horst en het parkeerterrein van de Efteling (ochtend: 3 rijstroken naar Efteling + 1 rijstrook naar N261; avond: andersom);
- 3 rijstroken op de afrit van de N261 uit de richting Waalwijk;
- 3 rijstroken op de afrit van de N261 uit de richting Tilburg.

De hoeveelheid te verwerken verkeer tijdens de ochtendspits kan nog verder worden vergroot door realisatie van ongelijkvloerse kruisingen van de Europalaan met de Horst en met de toegang tot het parkeerterrein van de Efteling. Het nut hiervan is echter beperkt gezien de informatie in het punt hieronder.

Hoeveelheid te verwerken verkeer begrensd door toerit van N261 naar Waalwijk

Maatgevend voor de hoeveelheid Eftelingverkeer dat via de Europalaan kan worden verwerkt is de capaciteit van de toerit die het verkeer naar de N261 in de richting van Waalwijk leidt (74% van het Eftelingverkeer vertrekt in die richting).

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat vanaf de Europalaan met slechts maximaal 1 rijstrook op de N261 richting Waalwijk kan worden aangesloten:

- Een eventuele tweede rijstrook op de toerit van de N261 richting Waalwijk zou zonder invoegstrook op de N261 moeten aansluiten (dat heet een taper). Een taper leidt tot dusdanige turbulentie op de N261 dat filevorming in het weefvak ontstaat.
- Het afkruisen van de rechter rijstrook op de hoofdrijbaan van de N261 vormt evenmin een optie. Hierbij kan het verkeer van Tilburg naar Waalwijk alleen van de meest linker rijstrook gebruik maken. Daardoor kan het verkeer op de hierboven genoemde taper ongehinderd de N261 oprijden. Deze oplossing leidt er

echter toe dat de N261 op werkdagen te weinig capaciteit in de avondspits heeft om het verkeer uit Tilburg naar Waalwijk over de enkele rijstrook op de N261 af te wikkelen.

De hoeveelheid verkeer dat via de Europalaan verwerkt kan worden, wordt dus begrensd door de mogelijkheden die er zijn om het verkeer de N261 in noordelijke richting op te leiden.

Congestievrij ontsluiten via de Europalaan tot 5,05 miljoen bezoeken per jaar

Indien voorzien wordt in wisselstroken en 3 rijstroken op beide afritten van de N261 kan het verkeer behorend bij 5,05 miljoen bezoeken per jaar congestievrij (zonder enig oponthoud) via de Europalaan worden afgewikkeld.

B. Ontsluiting Efteling via nieuwe zuidelijke ontsluiting naar N261 kan beperkt meer verkeer afwikkelen

Een nieuwe zuidelijke ontsluiting voor het Eftelingverkeer biedt nauwelijks een grotere afwikkelingscapaciteit dan een ontsluiting via de Europalaan. Ook hier wordt de capaciteit begrensd door mogelijkheden die er zijn om het verkeer in noordelijke richting de N261 op te leiden. De capaciteit van de oprit naar de N261 richting Waalwijk is maatgevend en hier gelden dezelfde conclusies als hierboven benoemd voor de Europalaan: met twee rijstroken in noordelijke richting de N261 op is niet mogelijk. Het verkeer op de N261 stagneert dan.

Geheel congestievrij ontsluiten via een zuidelijke ontsluiting kan tot 5,17 miljoen bezoeken per jaar. Dat is beperkt meer dan de hoeveelheid die de Europalaan kan verwerken (tot 5,05 miljoen bezoeken/jaar).

C. Twee aansluitingen: alleen congestie tijdens vertrek werkdagen buiten vakanties

Bij gebruik van twee aansluitingen (Europalaan én een nieuwe zuidelijke ontsluiting) is bij 7,0 miljoen bezoeken per jaar op circa 90% van de dagen de piekbelasting congestievrij te verwerken. Alleen buiten de lokale schoolvakanties lukt dat niet altijd tijdens de avondspits op werkdagen. De verkeersomvang van het reguliere verkeer op de N261 is gemiddeld te hoog om op de dagen met veel Eftelingverkeer ook dit verkeer congestievrij te kunnen verwerken. Bij veel verkeer ontstaat er file in het weefvak tussen de aansluiting Europalaan en de afrit Bevrijdingsweg.

Tijdens alle overige maatgevende pieken kan het verkeer wel altijd goed afgewikkeld worden. Voorwaarde is wel dat op de Europalaan ook een capaciteitsverruiming plaatsvindt ten opzichte van de huidige situatie door te voorzien in wisselstroken en 3 rijstroken op de afrit van de N261 uit Waalwijk. Zonder deze aanpassing kan bij 7,0 miljoen bezoeken per jaar de aankomstpiek niet worden verwerkt.

D. Mobiliteitsmaatregelen om de piek af te vlakken

Mobiliteitsmaatregelen kunnen worden ingezet om de piek af te vlakken, te spreiden over een groter tijdsbestek, waardoor het verkeer wel congestievrij kan worden afgewikkeld. Mobiliteitsmaatregelen zijn verlengde openingstijden, stimuleren OV, meer verkeer in zuidelijke richting over de N261 afwikkelen.

Meer verkeer in zuidelijke richting over de N261 afwikkelen

74% van het Eftelingverkeer heeft een aankomst- en vertrekroute die over het noordelijk deel van de N261 tussen de A59/Waalwijk en Kaatsheuvel voert. Slechts 20% van het verkeer heeft een route via het zuidelijk deel van de N261 tussen Kaatsheuvel en Tilburg. Voor een deel van het verkeer leidt een route via Tilburg niet tot veel extra reistijd, bij file op de N261 is deze route zelfs sneller. Het gaat om verkeer met een bestemming ten zuiden/zuidwesten van Breda en verkeer ten oosten van 's-Hertogenbosch. Met goede voorlichting, reistijdvoorspelling en bewegwijzering kan gestimuleerd worden dat dit verkeer bij vertrek via de N261 in zuidelijke richting wordt afgewikkeld. Wel is het van belang dit verkeer ook een alternatieve route tussen het parkeerterrein en de N261 aan te bieden. Doordat het verkeer in noordelijke richting vanwege de enkele rijstrook op de toerit richting Waalwijk niet kan worden afgewikkeld, slaat de file terug naar de Europalaan. Een alternatieve route via bijvoorbeeld een zuidelijke ontsluiting in zuidelijke richting biedt een oplossing om de file op de Europalaan te vermijden.

E. Grens capaciteit N261

Aankomst Eftelingbezoek

Het aankomstpatroon van het Eftelingbezoek is bijna niet te beïnvloeden. Bezoekers zijn nauwelijks te verleiden om op een later tijdstip naar de Efteling te komen. De aankomstpiek kan daardoor niet worden afgevlakt.

Uit de verkeerssimulatie blijkt dat bij piekbelastingen behorend bij 7 miljoen bezoeken per jaar, het verkeer op de N261 vanaf de noordelijk gelegen A59 richting de Efteling regelmatig moet afremmen en soms kortstondig tot stilstand komt. Dit betekent dat de omvang van het verkeer de maximale capaciteit die de 2x2 rijstroken op de N261 bieden tijdens piekbelastingen nog niet overschrijdt, maar wel erg dicht benaderd.

Bij de aankomst van het Eftelingbezoek is dus de capaciteit van de verbindingen tussen de N261 en het parkeerterrein maatgevend. Met de inzet van een Europalaan waarvan de capaciteit is geoptimaliseerd (wisselstroken + 3 rijstroken op de afritten N261) én een nieuwe zuidelijke ontsluiting kan het aankomende verkeer ook bij 7,0 miljoen bezoeken per jaar altijd congestievrij worden ontvangen.

Vertrek Eftelingbezoek

De capaciteitsruimte op de N261 blijkt maatgevend voor de mate waarin de vertrekkpiek kan worden afgewikkeld. Daarbij gaat het met name om de capaciteit op de N261 van Tilburg richting Waalwijk. Dat heeft te maken met het feit dat 74% van het Eftelingverkeer een route in noordelijke richting naar de A59 heeft.

Een belangrijke conclusie uit de verkeersstudie is dat tijdens het maatgevende piekmoment het verkeer nooit met meer dan één rijstrook richting Waalwijk de N261 opgeleid kan worden. Gebeurt dat wel, dan stagneert het doorgaande verkeer op de N261 van Tilburg naar Waalwijk (zie paragraaf 3.1). Spreiding van het verkeer over twee aansluitingen op de N261 biedt een belangrijke bijdrage aan de oplossing, maar helemaal oplossen blijkt niet mogelijk. Tijdens een aantal werkdagen buiten de lokale vakanties kan het verkeer bij 7,0 miljoen bezoeken niet worden afgewikkeld. Om het verkeer tijdens die piekmomenten goed te kunnen afwikkelen dienen dan mobiliteitsmaatregelen te worden ingezet. Deze mobiliteitsmaatregelen betreffen onder meer het spreiden van de vertrekpiek van het Eftelingverkeer door verlenging van de openstelling of het leiden van vertrekkend Eftelingverkeer in de richting van Tilburg.

F. Exclusieve evenementen

De Efteling kan worden afgehuurd voor een exclusief evenement. Meestal gaat dit om een evenement tijdens de avonduren. Het park is dan voor de dagbezoekers gesloten. Een scenario met exclusief evenement is in de verkeersstudie niet middels simulatie onderzocht, omdat dit scenario niet tot de maatgevende scenario's behoort. Wel kan een scenario met een evenement kwalitatief beoordeeld worden.

Bij een exclusief evenement zijn er in de avond echter twee grote tegengestelde verkeersstromen van/naar het parkeerterrein:

1. de stroom met bezoekers welke het park overdag heeft bezocht en het park verlaat;
2. de stroom met bezoekers welke in de avond naar het park komt voor de avonduitkoop.

Deze twee tegengestelde verkeersstromen samen leiden mogelijk tot problemen op het onderliggend wegennet omdat beide verkeersstromen aanspraak maken op de capaciteit van de wisselstrook van de Europalaan en de kruispuntencapaciteiten. Bij een exclusief evenement worden geen extra problemen op de N261 verwacht, aangezien de verkeersstroom van uitgaand verkeer een andere richting heeft dan de verkeersstroom van ingaand verkeer.

Geconcludeerd kan worden dat, om een goede verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet te garanderen, een exclusief evenement alleen plaats kan vinden op een dag waarbij de omvang van het uitgaand verkeer dusdanig gering is dat er voldoende restcapaciteit voor de verwerking van het inkomende verkeer op het onderliggende wegennet beschikbaar is. In de situatie met twee aansluitingen op de N261 (Europalaan én een zuidelijke ontsluiting) is deze capaciteit het grootst. In dat geval ligt het voor de hand het vertrekkende verkeer en aankomende verkeer elk via een 'eigen' aansluiting te verwerken. Bij een exclusief evenement kan het uitgaande verkeer dan via zuidelijke ontsluiting aansluiting vertrekken en het ingaande verkeer via de Europalaan binnen komen, of vice versa. Bij een dergelijke oplossing is goede routing op het parkeerterrein een voorwaarde.

Bij een enkele aansluiting (alleen Europalaan of alleen een zuidelijke ontsluiting) is de verhouding tussen de tegengestelde verkeersstromen bepalend voor het aantal gasten dat bij een evenement kan worden ontvangen. De omvang van het dag bezoek dient voldoende capaciteit voor het avondbezoek over te laten.

IV. Onderzoeksresultaten in perspectief tot de huidige situatie

A. Zwaarte van de congestie

De definitie van het moment waarop congestie optreedt (zie hoofdstuk II) is vrij technisch en leidt tot een discrete uitkomst (wel/geen congestie). De uitkomst zegt niets over de zwaarte van de congestie (hoe lang de congestie duurt en hoeveel vertraging weggebruikers oplopen), alleen dat het verkeersaanbod het punt overschrijdt waarbij het aanbod groter is dan de beschikbare capaciteit. Niet inzichtelijk kon worden gemaakt hoe lang deze congestie aanhoudt c.q. hoe snel deze oplost. Om hiervan een indruk bij te krijgen kan een vergelijking worden gemaakt met de situatie in 2015. In de verkeersstudie is becijferd dat de Europalaan bij huidige vormgeving (2015) zonder congestie circa 3,2 miljoen bezoeken per jaar kan ontvangen. In 2015 werden echter 4,67 miljoen bezoeken ontvangen. Volgens de systematiek van de verkeersstudie zouden bij 4,67 miljoen bezoeken per jaar 111 congestiemomenten optreden⁴⁾. In onderstaande tabel is een vergelijking opgenomen, waarbij de huidige vormgevingssituatie en 4,67 miljoen bezoeken in 2015 is afgezet tegen de onderzochte oplossingsvarianten bij respectievelijk 5,0 miljoen bezoeken per jaar in 2020 en 7,0 miljoen bezoeken per jaar in 2030.

Op basis van tabel 1 kan het volgende worden geconcludeerd:

- Het aantal congestiemomenten ligt alleen lager (-62%) dan in de huidige situatie bij de variant die uitgaat van ontsluiting via zowel de Europalaan als een zuidelijke ontsluiting. Bij de andere varianten is het mogelijk tot 7,0 miljoen bezoeken per jaar te verwerken met een ongeveer gelijkblijvend aantal congestiemomenten als in 2015 (met de opmerking dat voorwaarde is dat op de Europalaan capaciteitsmaatregelen worden genomen in de vorm van wisselstroken en 3 rijstroken op de afritten van de N261).
- Voor de situatie met 5,0 miljoen bezoekers in 2020 geldt dat bij de genoemde capaciteitsmaatregelen op de Europalaan (wisselstroken en 3 rijstroken op de opritten van de N261) het aantal congestiemomenten succesvol tot een minimum kan worden gereduceerd, zowel in de ochtend- als avondspits.
- Bij 7,0 miljoen bezoekers in 2030 kan het aantal congestiemomenten tijdens de ochtendspits eveneens ten opzichte van de situatie in 2015 succesvol worden teruggebracht met genoemde capaciteitsmaatregelen op de Europalaan (wisselstroken en 3 rijstroken op de afritten van de N261) of met een nieuwe zuidelijke ontsluiting succesvol worden teruggebracht. Bij inzet van beide ontsluitingen kan het aantal congestiemomenten zelfs tot 'nul' worden teruggebracht.
- Bij 7,0 miljoen bezoekers in 2030 geldt dat het aantal congestiemomenten tijdens de avondspits toeneemt als gevolg van de groei van het aantal gasten. Hiervoor kan geen verkeerstechnische oplossing worden geboden: het verkeer kan namelijk met maximaal 1 rijstrook op de toerit de N261 in de richting van Waalwijk worden opgeleid. Bij het toepassen van meer rijstroken treedt namelijk stagnatie op de N261 op en is de bereikbaarheid van de regio onvoldoende gewaarborgd. De inzet van beide ontsluitingen (Europalaan én nieuwe zuidelijke ontsluiting) dringt het aantal congestiemomenten per jaar terug, maar niet naar 'nul'.

⁴⁾ N.B. Er zijn geen gegevens bekend over hoeveel keer er daadwerkelijk in 2015 congestie optrad, hoe lang deze congestie duurde en wat de ondervonden vertraging was.

Tabel 1 Aantal congestiemomenten per jaar (OS = ochtendspits; AS = avondspits)

	Europalaan 2015	Europalaan 2020		Europalaan 2030				Eftelingse- straat 2030	Europalaan + Eftelingse- straat 2030
Aantal bezoeken / jaar	4,67 miljoen	5,0 miljoen		7,0 miljoen					
Wisselstroken		X	X		X	X	X		X
3 rijstroken afrit Noord			X			X	X		X
3 rijstroken afrit Zuid			X				X		X
Huidig ongewijzigde vormgeving Europalaan	X			X				X	
1. Werkdag OS buiten vakanties	16	21	0	57	57	4	2	7	0
2. Werkdag OS binnen vakanties	42	48	1	67	67	19	15	25	0
3. Weekenddag OS buiten vakanties	39	45	1	76	76	20	20	33	0
4. Weekenddag OS binnen vakanties	6	6	0	7	7	3	3	4	0
1. Werkdag AS buiten vakanties	0	0	0	1	1	1	1	0	2
2. Werkdag AS binnen vakanties	2	4	4	26	26	26	26	4	38
3. Weekenddag AS buiten vakanties	6	9	9	42	42	42	42	38	0
4. Weekenddag AS binnen vakanties	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal aantal congestiemomenten per jaar	111	133	15	276	276	115	109	111	40

Op basis van een verdere rekenkundige analyse is ook bepaald hoeveel congestiemomenten optreden bij een groei naar 6,0 miljoen bezoeken per jaar. Een congestiemoment kan optreden tijdens de ochtendpiek en/of de avondpiek. Op één dag kunnen dus twee congestiemomenten optreden. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de situatie met respectievelijk 4,67, 6,0 en 7,0 miljoen bezoeken per jaar.

Tabel 2 Aantal congestiemomenten per jaar bij x bezoeken in 2015, 2020, 2025 en 2030

	Europalaan 2015	Europalaan 2030				Eftelingse- straat 2030	Europalaan + Eftelingse- straat 2030
Wisselstroken			X	X	X		X
3 rijstroken afrit Noord				X	X		X
3 rijstroken afrit Zuid					X		X
Huidig ongewijzigde vormgeving Europalaan	X	X				X	
Aantal congestiemomenten per jaar bij 4,67 bezoeken in 2015	111						
Aantal congestiemomenten per jaar bij 5,0 bezoeken in 2020		133	133	15	15	16	10
Aantal congestiemomenten per jaar bij 6,0 bezoeken in 2025		213	213	59	57	55	21
Aantal congestiemomenten per jaar bij 7,0 bezoeken in 2030		276	276	115	109	111	40

Uit bovenstaande tabel kan worden het volgende worden geconcludeerd over het aantal congestiemomenten dat optreedt na optimalisatie van de Europalaan of aanleg van een zuidelijke ontsluiting:

- Bij 5,0 miljoen bezoeken per jaar wordt het aantal congestiemomenten succesvol teruggebracht tot een minimum.
- Bij 6,0 miljoen bezoeken per jaar halveert het aantal congestiemoment ten opzichte van 2015. Verondersteld mag worden dat daarmee ook de ondervonden hinder halveert ten opzichte van 2015.
- Bij 7,0 miljoen bezoeken per jaar is het aantal congestiemomenten gelijk aan het aantal in 2015. Verondersteld mag worden dat daarmee de ondervonden hinder (duur van de congestie/snelheid waarmee deze oplost) min of meer vergelijkbaar is met 2015.

De congestiemomenten verschuiven na optimalisatie van de Europalaan of na aanleg van een nieuwe zuidelijke ontsluiting van de ochtendspits naar de avondspits. Daarover zijn twee opmerkingen te maken:

- Relatief meer regulier (lokaal) verkeer zal hierdoor hinder ondervindt (tijdens de aankomstpiek is het aandeel regulier verkeer lager omdat de aankomst piek na de reguliere spits valt, terwijl de avondpiek er niet mee samenvalt).

- Het optreden van de congestiemomenten tijdens de avondspits is in zoverre gunstig dat dit momenten zijn waarop mobiliteitsmaatregelen kunnen worden ingezet om de piek te spreiden. De aankomstpiek is namelijk niet, dan wel zeer beperkt te beïnvloeden (zie paragraaf III.D. Mobiliteitsmaatregelen om de piek af te vlakken).

B. Invloed toename verblijfsrecreatie op de resultaten

Verblijfsrecreatie buiten de Efteling

In de toekomst zal meer bezoek afkomstig zijn uit verblijfsrecreatie. De Efteling zal zelf voor een deel in deze verblijfsrecreatie voorzien, maar ook ondernemers in de regio zullen hierop inspelen. Bij deze verblijfsrecreatie gaat het dan niet om dag bezoek, maar meerdaags bezoek. Voor zover deze verblijfsrecreatie niet is gekoppeld aan de Efteling, maar in de regio is gelegen en deze bezoekers met eigen vervoer voor dag bezoek naar het park komen, zullen deze meerdaagse bezoekers eerder geneigd zijn op drukke dagen hun aankomst en vertrekmoment af te stemmen op het vermijden van piekmomenten. Als gevolg daarvan kan de omvang van de piek kleiner zijn dan nu is berekend. Dat kan gevolgen hebben voor het aantal congestiemomenten en/of de zwaarte daarvan.

Verblijfsrecreatie van de Efteling

De gasten die in de verblijfsrecreatie van de Efteling verblijven, bereiken het park te voet of via intern transport. Weliswaar genereren deze gasten verkeer (bezoek regio, aankomst/vertrek), maar vaak vallen deze autoritten buiten de drukke aankomst/vertrektijden. Dat is van invloed op de omvang van de piekbelasting en daarmee op het aantal congestiemomenten en de zwaarte daarvan. In deze studie is geen rekening gehouden met uitbreiding van de Efteling-verblijfsrecreatie (anders dan het Efteling Hotel, Bosrijk en Loonsche Land), omdat nog niet bekend is waar deze verblijfsrecreatie komt.



De Wereld van de Efteling 2030

Bereikbaarheid autoverkeer

Provincie Noord-Brabant


1. Welke vragen zijn gesteld?

3. Wat zijn de uitkomsten?

2. Welke stappen zijn gezet?

4. Wat staat vast?

5. Wat staat nog niet vast?

Hoe blijft de regio bereikbaar?



Welke verkeersstroom voor autoverkeer waarborgt:

- Bereikbaarheid van de regio, Kaatsheuvel en de Efteling?
- Filevrije afwikkeling van het openbaar vervoer?
- Een goede calamiteitenontsluiting van de Efteling?

Europalaan

Verwerkt 4,68 miljoen bezoekers in 2015. Dit zorgt op specifieke dagen en tijden voor openthoud.

Maatregelen op Europalaan

Tot 5,05 miljoen bezoeken/jaar zonder openthoud is mogelijk door:

- Wisselstroken.
- Extra rijstroken op de afritten N261.

Eftelingsestraat

Nieuwe aansluiting 5,2 miljoen bezoeken/jaar zonder openthoud.

Conclusie

- Voor een afwikkeling van het verkeer zonder openthoud is bij meer dan 5,05 à 5,2 miljoen bezoeken/jaar altijd een tweede ontsluiting op de N261 nodig.
- Bij een tweede ontsluiting op de N261 kan het reguliere (Kaatsheuvelse) verkeer, het openbaar vervoer én 7 miljoen bezoekers/jaar zonder openthoud worden verwerkt.
- Als de Eftelingsestraat hoofdontsluiting wordt, is de inzet van de Europalaan voor Efteling-verkeer alleen op drukke dagen nodig.
- Altijd volledig scheiden van lokaal verkeer en Efteling-verkeer is niet mogelijk.

Drie mogelijkheden onderzocht

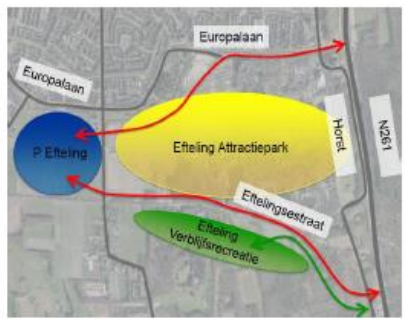
1. Via Europalaan
2. Via Eftelingsestraat
3. Combinatie van Europalaan + Eftelingsestraat

Maximum verkeer voor 4 piekmomenten

	Vakantie?	Efteling-openings tijden
1. Zomerdagen	Ja	10.00 - 24.00 uur
2. Weekenddagen	Ja en nee	10.00 - 20.00 uur
3. Werkdagen	Ja	10.00 - 20.00 uur
4. Werkdagen	Nee	11.00 - 18.00 uur

Toelichting

- Omvang regulier verkeer binnen/buiten vakantieperiode verschilt.
- Omvang Efteling-verkeer verschilt op werkdagen, weekenddagen en vakantiedagen.
- Aankomst- en vertrektijden Efteling wisselen door verschil in openingstijden Efteling.









De haalbaarheid van de oplossingen vanuit financiën, milieu (o.a. stikstofdepositie en geluid) en ecologie (compensatie aantasting Nationaal Natuurnetwerk).

Overeenstemming
Provincie - Gemeente - Efteling
over de voorkeursoplossing.

1. Welke vragen zijn gesteld?

Welke routes zijn er?

- Welke recreatieve routes zijn er voor de Wereld van de Efteling voor langzaam verkeer?
- Welke recreatieve routes hebben een thematische uitstraling en hoe zien die eruit?

2. Welke stappen zijn gezet?

Verkenning van ...

- Welke routes voor fietsers, wandelaars en ruiters naar de toekomst toe dienen te blijven bestaan.
- Welke routes een gethematiseerde uitstraling kunnen krijgen. Daar bij is verkent wat de thematisering zou kunnen zijn.



3. Wat zijn de uitkomsten?

Recreatieve routes

- Netwerk van wandelpaden door het openbare gebied van de Wereld van de Efteling aansluitend op wandelpaden in het buitengebied, het Loonsche Land, de Loonse en Drunense Duinen en Huis ter Heide.
- Snelfietsroute Hart van Brabant tussen de kernen van Kaatsheuvel en Loon op Zand.
- Fietsverbinding via Dodenaauweg en Eftelingsestraat, sluit aan op het buitengebied ten zuiden van Kaatsheuvel.
- Ruiterverbinding over Hooispoor via Loonsche Land richting Loonse en Drunense Duinen.

4. Wat staat vast?

- Recreatieve routes zijn mede onderdeel van het Masterplan de Wereld van de Efteling 2030.
- Recreatieve routes zijn aangelegd voordat bestaande verbindingen vervallen.
- Recreatieve routes worden landschappelijk ingepast.

5. Wat staat nog niet vast?

- De ligging van de recreatieve routes, en het tijdstip waarop de recreatieve routes worden aangelegd.
- Het ontwerp, de inpassing en de aankleding van de recreatieve routes.
- De komst van de snelfietsroute Hart van Brabant.



Welke vragen zijn gesteld?

Jongeren en 65+ers

Mogelijkheid bekijken om jongeren of 65+ers met meer dan het aanbieden van tijdelijke of 0-uren contracten in te zetten.



Lokale ondernemers

Onderzoeken op welke wijze de Efteling een stimulerend beleid naar lokale ondernemers kan uitvoeren, waarbij betrokken partijen elkaar versterken.



Contact

Zorg voor een manier waarop inwoners uit de gemeente ideeën en suggesties kunnen indienen.



Wist u dat...



- Ruim 1 op 6 Efteling-medewerkers komt uit de gemeente Loon op Zand.
- De Efteling werkt aan een pilot 'jaarurennorm', waardoor vaste medewerkers een jaarrond urencontract hebben.
- Junioren een contract krijgen voor minimaal 208 uur per jaar.
- Efteling-medewerkers die de pensioengerechtigde leeftijd bereiken via uitzendbureau 65+ langer kunnen doorwerken.
- Zo'n 200 oud-medewerkers van de Efteling die inmiddels met pensioen zijn gegaan, zijn verenigd in de EftelingGouwen. Deze vrijwilligers verzorgen bijvoorbeeld rondleidingen door het Efteling Museum en vinden het leuk om zo aan de Efteling verbonden te blijven.
- De Efteling al jarenlang samenwerkt met Prisma om werkgelegenheid te bieden voor mensen met een verstandelijke beperking, om zo te helpen met een eigen plek in de samenleving te werven. Voor het Loonsche Land de mogelijkheden worden verkend voor het werken met medewerkers met een beperking.
- De Efteling meewerkt aan het maatjesproject van Baanbrekers, voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt.
- WML Facilitair ondersteunt bij het groenonderhoud van het parkeerterrein van de Efteling.

- Zo'n 20 leveranciers uit de gemeente op regelmatige basis zaken doen met de Efteling. Daarnaast heeft de Efteling meer dan 1.500 leveranciers, waarvan het grootste deel uit een straal van zo'n 40 km rondom de Efteling.
- De Efteling en de B&B's in de omgeving onderzoeken de mogelijkheid van een gezamenlijk keurmerk.
- Efteling intensief samenwerkt met vele onderzoeks- en opleidingsinstaties in Noord-Brabant om educatie en kennisontwikkeling te ondersteunen. Onder meer de NHTV Academy for Leisure in Breda, de Universiteit van Tilburg, de Fontys Hogeschool, de Design Academy Eindhoven, het ROC, de Rooi Pannen en het Luzac College.

- Regelmatig Efteling pagina in de Duinkoerier
- Er is een mailadres in het leven geroepen voor al uw vragen!

efteling2030@efteling.com



Aanbod voor de omgeving

Wat kan de Efteling extra aanbieden aan haar omgeving?

&

Mogelijkheden onderzoeken om lokale producten binnen de Wereld van de Efteling te verkopen



Wist u dat...

- De Efteling sponsort de jeugdopleidingen van de voetbalclub DESK en Hockeyclub M.H.C. DES evenals het Pleinfestival Kaatsheuvel.
- De Efteling staat open voor initiatieven van de gemeente Loon op Zand. Zoals in het verleden de Nationale Naturalisatiedag en de Nationale Boomfeestdag.
- Alle woonzorgcentra, kinderdagverblijven en basisscholen in de gemeente Loon op Zand 1x per jaar gratis naar de Efteling mogen.
- De leerlingen uit groep 8 van basisschool de Kinderboom uit Kaatsheuvel afgelopen jaar samen met Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Viktória de Bourbon de Parme hebben geholpen met het legen van de Wensbron. De opbrengst gaat jaarlijks naar de kinderrechtenorganisatie Save the Children.
- Kinderen van de buitenschoolse opvang De Buitenlust uit Loon op Zand in mei twee bijenhôtels hebben geopend in Vakantiepark Efteling Bosrijk, nabij het Efteling Golfpark.
- Je in het Wapen van Raveleijn kunt dineren zonder parkbezoek? Je wordt dan verwelkomt om 17.00 uur bij hoofdingang. Ook kan iedereen altijd komen lunchen en dineren in het Hotel, Bosrijk en de Golf.
- Restaurant De Proeftuyn: Pluk de dag! In het vakantiepark Loonsche Land, komt een nieuw horecaconcept. Hier worden ambachtelijke streekproducten bereid en halen de koks de kruiden en groenten uit de eigen moestuin.



Juni 2016