

RO snelfietsroute en verleggen de Horst

(DEEL) TUSSEN EFTELINGSESTRAAT EN EUROPALAAN

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Beleidskader.....	5
3.	Planbeschrijving.....	12
4.	Omgevingsaspecten.....	14
5.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	17
6.	Economische uitvoerbaarheid	18

1. Inleiding

1.1 AANLEIDING EN DOEL VAN HET PROJECT

1.1.1 Aanleiding snelfietsroute en verleggen van de Horst

De raad heeft in zijn vergadering van 22 juni 2017 in beginsel ingestemd met de aanleg van een snelfietsroute (hierna: SFR). De SFR is opgenomen in de Fietsnotitie (vastgesteld in 2014) waar tijdens een opiniërende bijeenkomst met de raad deze als hoogste prioriteit is benoemd. In de vastgestelde Structuurvisie 2030 is de aanleg fietssnelweg/hoogwaardige fietsverbinding Tilburg – Loon op Zand – Waalwijk als prioritair project opgenomen. Ook het vastgestelde Masterplan “Wereld van de Efteling 2030” gaat uit van de aanleg van de SFR. Dit geldt ook voor het ontwerpbestemmingsplan “Wereld van de Efteling 2030”.

De fietstunnel Europalaan heeft een extra noodzaak, zoals in paragraaf 3.2.1 is beschreven. Deze tunnel draagt bij aan de doorstroom capaciteit van het Wisselstrookstelsel dat op de Europalaan wordt toegepast.

In 2016 is de gemeenteraad geïnformeerd over de vaststelling van het tracé voor de SFR en de verdere uitwerking hiervan. In dit kader is gekozen voor scenario 2, het tracé direct ten westen van de N261, waarin is benoemd dat de aanleg van een tunnel onder de N261/Europalaan wenselijk is. De tunnel bevordert de doorstroming van verkeer op de Europalaan en de veiligheid voor voetgangers en fietsers.

1.1.2 Doel snelfietsroute

Het doel is een toekomstvaste, hoogwaardige en duurzame fietsverbinding tussen Waalwijk, Kaatsheuvel / Efteling en Tilburg, als onderdeel van een groter netwerk van snelfietsroutes tussen de steden en economische toplocaties in de provincie Noord-Brabant te realiseren. Primaire doelgroep betreft de woon-werk fietsers, daarnaast heeft de SFR grote waarde voor het recreatieve fietsgebruik.

1.1.3 Deelproject

Uit het overzicht met strijdigheden (zoals opgenomen in het projectplan) van de SFR met de verschillende geldende plannen is op te maken dat de verlegging van de Horst niet past in de geldende planologische regelingen. Dat geldt ook voor de SFR tussen de Eftelingsestraat en de Europalaan (deelplan 8). De verlegging van de Horst is al opgenomen in het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030. De SFR kan over het opgenomen tracé worden aangelegd, maar om de aanleg van dit tracé op korte termijn mogelijk te maken wordt vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 een projectafwijkinsprocedure gevoerd. Voor de aanleg van de SFR zijn tevens (tijdelijke) gronddepots nodig. Deze worden gerealiseerd direct ten noorden van de Eftelingsestraat, evenwijdig aan de Horst. Voor deze tijdelijke gronddepots wordt een afzonderlijke procedure doorlopen.

1.1.4 Verleggen de Horst

In het kader van het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 heeft de gemeenteraad bepaald dat de Efteling het attractiepark in oostelijke richting mag uitbreiden. Voorwaarde hierbij is dat de bestaande Horst wordt verlegd en dat deze toegankelijk blijft voor autoverkeer en landbouwverkeer.

1.2 LIGGING PROJECTGEBIED

Het projectgebied wordt begrenst door de Europalaan (noordzijde), N261 (oostzijde), Eftelingstraat (zuidzijde) en de verlegde Horst (westzijde). In navolgende figuur is het projectgebied globaal weergegeven.



PM Figuur 1.1 Globale ligging projectgebied

1.3 GELDENDE REGELING(EN)

De gronden van het totale projectgebied zijn (grotendeels) onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan “Wereld van de Efteling 2030”. Ter plaatse van het projectgebied geldt nu ‘Herziening Buitengebied 2015’ voor het zuidelijk deel en bestemmingsplan “Wereld van de Efteling” voor het noordelijke deel. De aanleg van de SFR en de benodigde (tijdelijke) gronddepots passen niet binnen het huidige juridische kader.

2. Beleidskader

2.1 RIJKSBELEID

2.1.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk benoemt 13 nationale belangen; hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze belangen zijn gelijkwaardig aan elkaar en beïnvloeden elkaar onderling. In de SVIR is een eerste integrale afweging gemaakt van deze belangen. Dit heeft als gevolg dat het Rijk in gebieden of projecten een gebieds- of projectspecifieke afweging zal maken. Indien nodig maakt het Rijk duidelijk welke nationale belangen voorgaan.

Nationaal belang 6 betreft betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem. In het beter benutten van het woon-werkverkeer binnen stedelijke regio's en het verbeteren van het voor- en natransport speelt de fiets een belangrijke rol. Daarbij gaat het ook om elektrische fietsen, scooters en andere voertuigen. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid en de aanleg van bijbehorende infrastructuur ligt bij de decentrale overheden. Hierbij hoort ook het realiseren van goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden ('fiets-snelwegen') om de spitsreiziger de mogelijkheid te bieden de fiets te kiezen. Er bestaan fiscaal gunstige regelingen voor de aanschaf en het gebruik van de fiets in de woon-werksituatie. Met inzet van alle maatregelen van het Rijk en decentrale overheden, gecombineerd met het tijdig realiseren van openbaar vervoer bij nieuwe woon- en werklocaties en het programmeren van nieuwe woon- en werklocaties langs bestaande openbaar vervoerverbindingen, kan het aandeel van openbaar vervoer in de stedelijke regio's op termijn oplopen tot 40 à 50% van de totale vervoersvraag.

De nationale belangen die juridische doorwerking vragen, zijn vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro (voorheen AMvB Ruimte) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt niet alleen regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en ruimte, maar stelt ook regels die in plannen moeten worden opgenomen. Het Barro bevat regels over Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Maasvlakte II), Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en Waddengebied, Defensie (militaire terreinen, munitie, militaire luchtvaart), Erfgoed (Unesco). Het Barro is niet van invloed op dit project.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

De toelichting bij een plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het plan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Onder een stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. De aanleg van een SFR is niet direct een stedelijke ontwikkeling, maar zorgt voor een betere verbinding tussen twee stedelijke gebieden.

De SFR is een regionaal initiatief dat verankerd is in enkele gemeentelijke beleidsstukken. In een opiniërende bijeenkomst met de raad over de Verkeersvisie is de SFR als hoogste prioriteit benoemd. In de vastgestelde Structuurvisie 2030 is de aanleg fietssnelweg/hoogwaardige fietsverbinding Tilburg – Loon op Zand – Waalwijk als prioritair project opgenomen. De behoefte aan een SFR is dus aanwezig. Het is niet mogelijk de fietsverbinding tussen twee bestaande stedelijke gebieden binnen het bestaand stedelijk gebied te realiseren. Daarmee is de ontwikkeling passend binnen de ladder voor duurzame verstedelijking.

2.2 PROVINCIAAL BELEID

2.2.1 Structuurvisie 2010 (inclusief partiële herziening 2014)

In 2010 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie ruimtelijke ordening (SRO) vastgesteld. De SRO is in 2014 partieel herzien, waarbij onder andere het gewijzigde beleid op het gebied van natuur (realisering van het natuurnetwerk) en veehouderij (transitie naar een zorgvuldige veehouderij) zijn verwerkt. De wijzigingen in de SRO hebben met name gevolgen voor de primaire agrarische sector. Het provinciale beleid om stedelijke functies zoveel mogelijk te concentreren in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied is op hoofdlijnen ongewijzigd ten opzichte van de SRO 2010.

De SRO geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De SRO gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijk beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de structuurvisie de 'rode' draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. De provincie wil het contrastrijke Brabantse landschap herkenbaar houden en verder versterken. Bij de opvang van de verstedelijkingsbehoefte is het accent in de SRO daarom verlegd van nieuwe uitleg naar het bestaand stedelijk gebied, door in te zetten op inbreiding, herstructurering en transformatie. Beheer en (her)ontwikkeling van de bestaande voorraad vragen specifieke aandacht. Er wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik door de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk te benutten. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gebiedskenmerken en kwaliteiten van de omgeving.

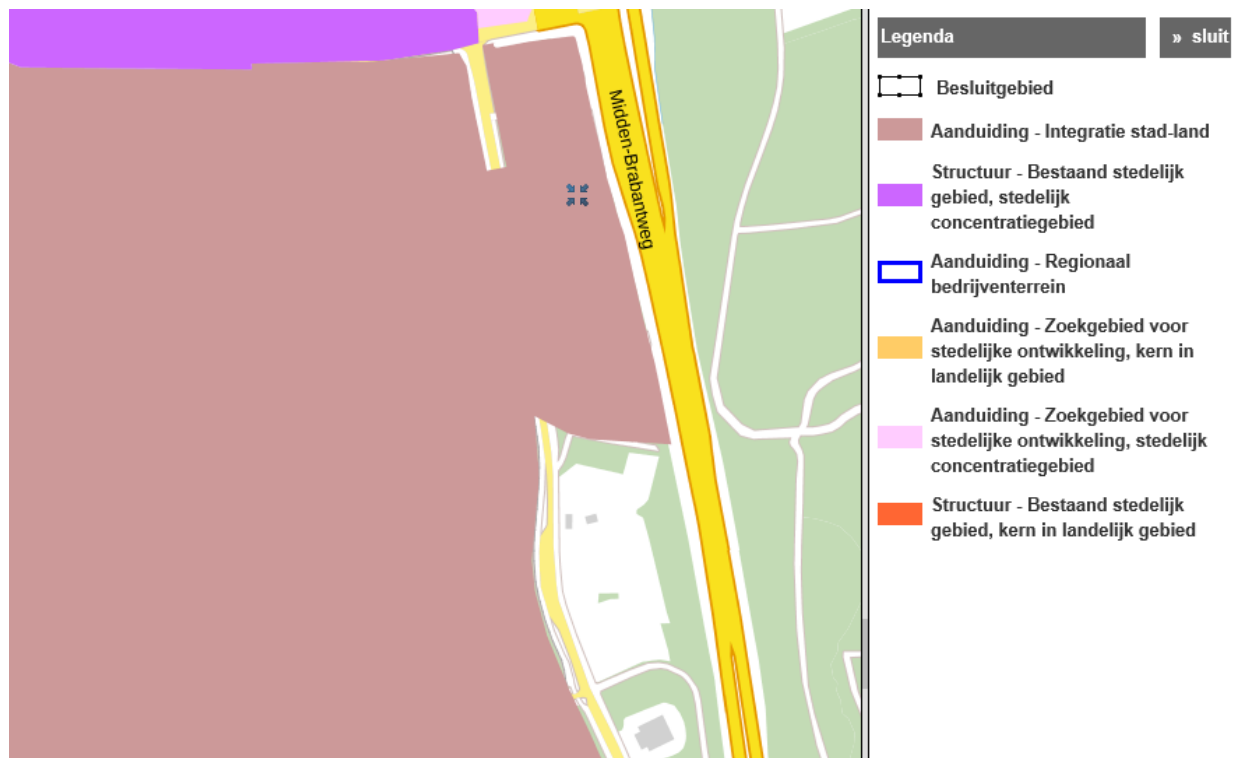
2.2.2 Verordening ruimte 2014 (geconsolideerde versie juli 2017)

De Verordening ruimte 2014 is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de Verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal en rijksbeleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

De onderwerpen die in de Verordening staan, komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De Verordening is daarbij één van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De regels in de Verordening gelden voor gemeenten en niet rechtstreeks voor burgers.

Integratie stad-land

Het noordelijke deel van het projectgebied is geprojecteerd binnen een gebied met de aanduiding 'Integratie stad-land'. Zie figuur 2.1.



Figuur 2.1: Themakaart stedelijke ontwikkeling

Onder specifieke voorwaarden is een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk in gebieden met bijzondere landschappelijke kwaliteiten, de zogenoemde gebieden 'integratie stad-land'. In deze gebieden kan stedelijke ontwikkeling plaatsvinden in samenhang met een groene en blauwe landschapsontwikking. Een dergelijke ontwikkeling is uiteraard alleen mogelijk indien het desbetreffende gebied integratie stad-land daarvoor gelet op de ligging geschikt is.

Op provinciale schaal moet het merendeel van de woningbouw, de bedrijventerreinen, voorzieningen en bijbehorende infrastructuur plaatsvinden in of aansluitend op de stedelijke concentratiegebieden.

De SFR op zich is geen stedelijke ontwikkeling. Wel gaat de SFR de stedelijke gebieden Tilburg en Waalwijk verbinden. Een dergelijke verbinding is niet mogelijk binnen een stedelijk gebied, aangezien het juist de gebieden gaat verbinden. Wel is gekozen voor een verbinding langs een reeds bestaande infrastructuur, de N261, zodat de impact op het landschap zo minimaal mogelijk is.

Natuur Netwerk Brabant

Het gedeelte van het projectgebied ten zuiden van het Efteling-hotel is geprojecteerd binnen een gebied met de aanduiding 'Integratie stad-land'. Zie figuur 2.2.



Figuur 2.2: Figuur 2.2 Themakaart Natuur en Landschap

Het Natuur Netwerk Brabant (NNB) bestaat uit de ecologische hoofdstructuur en de ecologische verbindingszones. Het NNB is een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met natuurwaarden van (inter-) nationaal belang. Voorbeelden van dergelijke gebieden in Brabant zijn: de bossen, de heide en vennen, de stuifduinen, de schraalgraslanden en wateren zoals rivieren en beken. Het doel van het NNB-beleid is het veiligstellen van ecosystemen en het realiseren van leefgebieden met goede condities voor de biodiversiteit. Deze leefgebieden zijn belangrijk voor dier- en plantensoorten.

Niet alleen het behouden, herstellen en beschermen van bestaande waarden in het natuurnetwerk is belangrijk: er moet ook ruimte zijn voor ontwikkelingen. Juist daarmee ontstaan ook kansen voor de realisering en versterking van het natuurnetwerk (saldobenadering). (Nieuwe) plannen, projecten of handelingen zijn niet toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. Indien er sprake is van een significant effect op deze waarden, is een ingreep alleen toegestaan indien er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieven beschikbaar zijn (bij individuele ingrepen).

De provincie wordt (in samenhang met het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030) verzocht om de begrenzing van het NNB te wijzigen op grond van artikel 5.4 'Wijziging van de begrenzing op verzoek met toepassing van de saldobenadering'. Een verzoek om wijziging van de begrenzing, als bedoeld in het eerste lid, gaat vergezeld van een bestemmingsplan waarin een ruimtelijke visie is opgenomen op een gebied waarvan een wezenlijk deel behoort tot het NNB en waarbij ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang worden gezien om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder de natuur, te bereiken.

De ruimtelijke visie is beschreven in het Masterplan Wereld van de Efteling 2030 en het koersdocument van Landschapspark Pauwels. De negatieve effecten van ontwikkelingen binnen het natuurnetwerk worden financieel gecompenseerd volgens artikel 5.6 (compensatieregels) en artikel 5.8 (financiële compensatie). Deze compensatie is vastgelegd in het compensatieplan (dat onderdeel is van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030). Voor deze aantasting van het NNB is een natuurcompensatieplan opgesteld in overleg met de provincie Noord-Brabant, de Vereniging Natuurmonumenten, de Brabantse Milieufederatie, Waterschap Brabantse Delta, Waterschap de Dommel, Heemkundekringen de Ketsheuvel en Loon op t Sandt, gemeente Loon op Zand en gemeente Tilburg. In het natuurcompensatieplan is beschreven dat de Verordening ruimte de mogelijkheid biedt om fysiek dan wel financieel te compenseren. In het geval van de Wereld van de Efteling 2030 is gekozen om financieel te compenseren om daarmee op de meest ecologisch waardevolle manier invulling te kunnen geven. In het convenant dat gemeente Tilburg, Natuurmonumenten, provincie en Efteling op 31 mei 2018 hebben gesloten is gesteld dat de Efteling de wettelijk verplichte natuurcompensatie inzet voor de realisatie van het eco-gedeelte van een recroduct en dat het bedrag hiervoor gelabeld wordt. Deze natuurbrug is onderdeel van de gebiedsvisie zoals vastgesteld voor Landschapspark Pauwels. In genoemd convenant is ook de inspanningsverplichting opgenomen voor de gemeente Tilburg om het recroduct juridisch-planologisch mogelijk te maken.

2.3 GEMEENTELIJK BELEID

2.3.1 Structuurvisie Loon op Zand 2030

Hoofdpijnen beleid

Op 5 maart 2015 is door de gemeenteraad de Structuurvisie Loon op Zand 2030 vastgesteld. Om niet alleen recht te doen aan het meer abstracte toekomstbeeld, maar juist ook aan het scheppen van concrete kaders is de structuurvisie opgedeeld in 2 hoofddelen. Deel A (het raamwerk en de visie) en een deel B (het projectenplan met daarin de geselecteerde projecten, de uitgangspunten en de haalbaarheid). De visie is daarmee niet alleen een kader, maar tevens een aanjager voor toekomstige ontwikkelingen. De visie moet niet alleen de gemeente zelf, maar juist ook ondernemers, bewoners en andere overheden uitnodigen tot initiatieven en acties. De visie gaat uit van een hoofdambitie: behouden en waar mogelijk versterken van de bestaande kwaliteiten en het op adequate wijze inspelen op trends en ontwikkelingen. De belangrijkste ambitie in relatie tot onderhavig project is gericht op versterken van de positie als topgemeente op het gebied van recreatie en toerisme, in combinatie met de instandhouding van een goede bereikbaarheid van de kernen.

Infrastructuur en verkeer

Met betrekking tot infrastructuur en verkeer is het verruimen van het fietsnetwerk benoemd in de structuurvisie: *‘Parallel aan de N261 - langs de Horst - wordt de fietssnelweg Tilburg-Kaatsheuvel-Waalwijk aangelegd, aansluitend op het ‘Sternet’, het hoogwaardige fietsnetwerk van Tilburg.’* Dit project maakt de genoemde fietssnelweg mogelijk en past binnen de ambities van de structuurvisie. In de vastgestelde

Structuurvisie 2030 is de aanleg fietssnelweg/hoogwaardige fietsverbinding Tilburg – Loon op Zand – Waalwijk als prioritair project opgenomen.

2.3.2 Verkeersvisie Loon op Zand 2025

In samenhang met de Structuurvisie Loon op Zand 2030, het fietsnetwerk 2014 en het parkeerbeleid uit 2016 is een verkeersvisie opgesteld. Deze visie vormt voor de periode tot 2025 het beleidskader. De concrete invulling en uitwerking van het beleid in projecten en financiering, wordt geregeld in een afzonderlijk uitvoeringsprogramma.

De ambitie is vertaald in vier doelen:

1. Mobiliteit voor iedereen
2. Verkeersveiligheid
3. Bereikbaarheid
4. Leefbaarheid

Met betrekking tot de SFR is opgenomen: *‘We werken samen met de gemeenten Tilburg en Waalwijk en de provincie Noord-Brabant aan de realisatie van de snelfietsroute tussen Tilburg en Waalwijk. In onze gemeente komt deze parallel aan de N261 te liggen. Het doel is om deze route in 2021 gerealiseerd te hebben. Met deze route is het mogelijk om op een veilige en comfortabele wijze naar Tilburg of Waalwijk te fietsen. Natuurlijk zorgt de snelfietsroute ook voor goede ontsluiting naar onze kernen en naar diverse recreatieve bestemmingen, denk aan Huis ter Heide, Loonse en Drunense Duinen, de Efteling enz. ’*

Op figuur 2.3 is te zien waar de totale SFR komt te liggen.

3. Planbeschrijving

3.1 BESTAANDE SITUATIE

Vanaf de Eftelingsestraat ligt aan beide zijde van de Horst een vrij liggend fietspad parallel aan de Horst. Ten zuiden van het parkeerterrein van het Eftelinghotel stopt het fietspad aan de oostzijde van de Horst. Fietsers moeten daar oversteken naar de westzijde. Bij de Europalaan dienen de fietsers over te steken. De fietsers hebben hier geen voorrang. Met verkeerslichten wordt hier het verkeer geregeld. In figuur 3.1 is de globale ligging van de huidige fietsverbinding aangeduid.



Figuur 3.1 (globale) ligging van de fietsverbinding tussen Eftelingsestraat en Europalaan.

3.2 TOEKOMSTIGE SITUATIE

3.2.1 Totale snelfietsroute

De SFR (van station Tilburg tot Haven Waalwijk) kenmerkt zich door een comfortabele gesloten verharding en voldoende ruimte in het breedte profiel om fietsers riant te kunnen laten passeren. De route wordt zo veel mogelijk vrij liggend en krijgt bij kruisingen voorrang op andere verkeersstromen. Met de SFR wordt beoogd:

- Een sterke positie in te nemen in het regionaal fietsnetwerk.
- Betere mobiliteit voor fietsers en hiermee de bereikbaarheid van de kernen van Loon op Zand te verbeteren.
- Een impuls te geven aan toerisme en recreatie met een snelle en aantrekkelijk fietsroute.

Een bijzonder onderdeel van de SFR betreft de tunnel ter hoogte van het Eftelinghotel onder de oprit, helling, van de Europalaan naar de N261. In deze onderdoorgang is naast de SFR ook een trottoir geprojecteerd. Daarmee wordt ervoor gezorgd dat langzaam verkeer de Europalaan niet meer gelijkvloers kruist. Dit heeft

tot gevolg dat de Europalaan een betere en snellere doorstroming krijgt voor het autoverkeer tussen de kern Kaatsheuvel met de Efteling en de N261.

Ter hoogte van de Efteling en de Hotelzone wordt de SFR op een nieuw tracé aangelegd. Hiertoe wordt onder meer de Horst verlegd.

De doelstellingen van het project zijn:

1. Een optimale fietsverbinding tussen de gemeenten Waalwijk, Loon op Zand en Tilburg voor een betere bereikbaarheid van diverse soorten bestemmingen in deze gemeenten.
2. Een efficiënte verplaatsing van personen (fiets in plaats van auto) versterkt woon-, recreatie- en vestigingsklimaat.
3. Schadelijke milieueffecten en energieconsumptie worden geminimaliseerd, verbetering leefklimaat voor de gemeente Loon op Zand.
4. Veiligheid en gezondheid voor inwoners en bezoekers neemt toe.
5. De kwaliteit en attractiviteit van onze omgeving groeit.
6. De regio Hart van Brabant, met als voortrekker de gemeente Loon op Zand, is samen met haar partners in de eigen regio toonaangevend in zijn mobiliteitsaanpak. Zichtbaarheid van de gemeente Loon op Zand neemt toe voor de provincie, dit helpt ons bij andere aanpalende projecten en vraagstukken.

3.2.2 Deelproject kruising Eftelingsestraat tot aan het Efteling Hotel

De huidige (fiets)oversteek bij de Eftelingsestraat wordt verduidelijkt, onder meer voorzien van uitbuiging met middengeleiders, plateau en rood asfalt. Fietsers krijgen in de nieuwe situatie voorrang. Daarmee wordt de verbinding gemaakt tussen fietsers aan de westzijde van de Horst en de oostzijde van de Eftelingsestraat. Vervolgens worden zowel de rijbaan op de Horst als de SFR oostwaarts verlegd dicht tegen de N261 aan. De SFR is hier als een solitair twee richtingen fietspad zo dicht mogelijk langs de N261 om de doorsnijding van het bos te minimaliseren, geprojecteerd. De SFR sluit aan op de (nog te realiseren) tunnel voor langzaam verkeer onder de Europalaan.



Figuur 3.2 Snelfietsroute

4. Omgevingsaspecten

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie dient de uitvoerbaarheid van een plan te worden aangetoond en dient in het plan te worden onderbouwd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In het MER van het bestemmingsplan “Wereld van de Efteling 2030” (WvdE 2030) zijn de milieueffecten van de ontwikkeling getoetst (verleggen Horst en SFR zijn onderdeel van het bestemmingsplan). In het MER (en de bijbehorende milieuonderzoeken) zijn de milieueffecten van de ontwikkeling integraal opgenomen. Het MER vormt dan ook tevens de milieuonderbouwing van deze ontwikkeling.

Onderstaand zijn de belangrijkste uitkomsten van de meest relevante omgevingsaspecten beschreven.

4.1 ARCHEOLOGIE

Voor het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 (WvdE2030) is in het kader van het MER een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Op basis van de verwachtingswaarden zijn op de verbeelding archeologische dubbelbestemmingen opgenomen. Daarbij is gebruik gemaakt van de archeologische verwachtingskaarten van de gemeente Loon op Zand (2017). Indien de genoemde dieptes of oppervlaktematen ingeval van ontwikkelingen worden overschreden, dient aanvullend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

In het kader van het bestemmingsplan WvdE 2030 is een programma van eisen opgesteld voor het archeologisch vervolgonderzoek. Dit programma van eisen is goedgekeurd. Het college zal hierover een selectiebesluit nemen. Dit heeft voor een deel betrekking op de benodigde gronden van de ontwikkeling die met deze procedure mogelijk wordt gemaakt. Proefsleuven zijn daar echter niet mogelijk door de aanwezige bomen. Voorstel van SO/BAM van de gemeente 's-Hertogenbosch is om de betreffende bomen onder archeologische begeleiding uit te voeren. In de omgevingsvergunning voor deze procedure wordt de archeologische begeleiding als voorwaarde vastgelegd.

4.2 ECOLOGIE

Natura 2000

Vanwege de nabijheid van de Natura 2000-gebieden Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen alsmede het Natura 2000-gebied Langstraat zijn middels een passende beoordeling de eventuele effecten op deze gebieden beoordeeld. Uit de passende beoordeling blijkt dat de negatieve effecten op Natura 2000 gering zijn en geen van de effecten significante gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Ten aanzien van stikstofdepositie geldt dat gebruik kan worden gemaakt van het PAS. Op dit moment is nog voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar. Met de aanvraag prioritaire status wordt ontwikkelingsruimte gereserveerd. Naar oordeel van het bevoegd gezag is voldoende verzekerd dat de toedeling van ontwikkelingsruimte niet leidt tot significante effecten op het Natura 2000-gebied. Voor de effecten op Natura 2000 wordt een vergunning Wet natuurbescherming aangevraagd. Om te voorkomen dat de kernkwaliteiten (landschap en duisternis) van het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen

worden aangetast door lichtuitstraling is in de regels van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 opgenomen dat verlichting in de oostelijke Horst-zone alleen is toegestaan als armaturen worden gebruikt die voorkomen dat er uitstraling plaatsvindt naar het Natura2000 gebied.

Natuurnetwerk

In het MER zijn de effecten op het Natuurnetwerk beoordeeld. Voor de aantasting van het Natuurnetwerk is door de Efteling een natuurcompensatieplan opgesteld in overleg met de provincie Noord-Brabant, de Vereniging Natuurmonumenten, de Brabantse Milieufederatie, Waterschap Brabantse Delta, Waterschap de Dommel, Heemkundekringen de Ketsheuvel en Loon op t Sandt, gemeente Loon op Zand en gemeente Tilburg.

Soorten

In het kader van de MER is een quickscan en soortgericht onderzoek uitgevoerd. De uitbreiding van de Wereld van de Efteling leidt mogelijk tot effecten op vleermuizen, grondgebonden zoogdieren en broedvogels. Voor de effecten op de grondgebonden zoogdieren en de vleermuizen wordt een ontheffing aangevraagd in het kader van de Wet natuurbescherming. Ten aanzien van de aantasting van leefgebied van (bos)vogels dient buiten het broedseizoen te worden gewerkt zodat geen sprake is van strijdigheid met de Wet natuurbescherming. Ten behoeve van de kap van bomen wordt voor aanvang werkzaamheden het terrein ecologisch gecontroleerd. Daarnaast geldt de algemene zorgplicht voor alle soorten.

4.3 GELUID

In het kader van het MER en het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 is onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaaï. Uit het onderzoek blijkt dat het verleggen van de Horst tussen de Europalaan en Eftelingsestraat en het aanpassen van de Eftelingsestraat niet leidt tot reconstructiesituaties. Binnen het voorkeursalternatief is sprake van een relevante verkeerstoename op de Horst/Heideweg ten opzichte van de huidige situatie. Echter de toename verkeer ter hoogte van de verlegde Horst zal afnemen. Op basis daarvan is verder onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect. Hieruit blijkt dat als gevolg van het wegverkeer op de Horst/Heideweg geen sprake is van een relevante geluidtoename voor de woningen langs deze weg.

4.4 EXTERNE VEILIGHEID

Over de N261 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Parallel hieraan ligt een aardgastransportleiding van Vermilion Energy Netherlands. De oostelijke uitbreiding (en dus ook de verlegging Horst en SFR) van attractiepark de Efteling ligt in het invloedsgebied van het groepsrisico van beide risicobronnen en kan hierdoor gevolgen hebben voor de hoogte van het groepsrisico door een toename van de personendichtheid. Er is daarom een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) voor beide bronnen uitgevoerd.

Uit de QRA blijkt dat er geen plaatsgebonden risicocontour aanwezig is voor beide bronnen. In dit onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

1. De PR 10-6-risicocontour van de N261 is niet buiten de weg gelegen;
2. In de toekomstige situatie is het groepsrisico van de N261 toegenomen. Het groepsrisico blijft echter onder de oriëntatiewaarde;
3. De PR 10-6-risicocontour van de aardgasleiding is niet buiten de weg gelegen;
4. In de toekomstige situatie is het groepsrisico van de aardgasleiding toegenomen. Het groepsrisico blijft echter onder de oriëntatiewaarde.

Vanwege de ligging in het invloedsgebied is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld. In deze verantwoording is het advies van Brandweer Midden- en West-Brabant verwerkt.

Vermillion heeft in het kader van het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 een zienswijze ingediend waarin is aangegeven dat in het bestemmingsplan niet wordt ingegaan op overige mogelijke consequenties van de beoogde ontwikkeling op de gastransportleiding net buiten het plangebied. In het kader van deze Wabo-procedure heeft overleg plaatsgevonden en is afgesproken dat er pas wordt aangelegd indien Vermillion toestemming heeft gegeven. Op dit moment vindt nader overleg plaats en vindt afstemming plaats om de benodigde toestemming te verkrijgen. In de omgevingsvergunning voor deze procedure wordt een positief advies van Vermillion als voorwaarde vastgelegd.

5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De partijen die primair betrokken zijn bij de SFR zijn de gemeenten Loon op Zand, Tilburg en Waalwijk en de regio Midden-Brabant, met die laatste is ook de provincie aangehaakt. Met de regio midden-Brabant en de twee naastgelegen gemeenten is de volgende opzet voorzien:

1. Een ambtelijke projectgroep. In de projectgroep wordt 'gewerkt' en daarom is ervoor gekozen dat er alleen mensen worden ingezet die werk kunnen verzetten. Dus ambtelijke vertegenwoordigers uit Tilburg, Loon op Zand, Waalwijk, GGA en provincie.
2. Een bestuurlijke kopgroep met daarin vanuit dezelfde partijen een vertegenwoordiger. Bij voorkeur neemt hier de Efteling ook aan deel.

Daarnaast zal dit project de uitgebreide wabo-procedure doorlopen en worden belanghebbenden, zoals wettelijk bepaald, in de gelegenheid gesteld te reageren op het project.

6 Economische uitvoerbaarheid

Het deel van de SFR, de F261, op grondgebied van de gemeente Loon op Zand met een trajectlengte van 6,5 km, is ten behoeve van de bestuursovereenkomst (september 2017 provincie en de gemeenten Tilburg, Loon op Zand en Waalwijk) geraamd. De geraamde investeringskosten worden gedekt door een subsidie van de provincie Noord-Brabant, bijdrage van de Efteling en de gemeente Loon op Zand.