EEN MAGISCHE TOEKOMST VOOR TOVERLAND

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU



Opdrachtgever:	Attractiepark Toverland
Projectnr:	TOV001-001
Rapportnummer:	20210330-TOV001-RAP-NRD001 2.0
Datum:	30 maart 2021

EEN MAGISCHE TOEKOMST VOOR TOVERLAND

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

Opdrachtgever:	Attractiepark Toverland
Projectnr:	TOV001-0001
Rapportnr:	20210330-TOV-001-RAP-NRD001 2.0
Status:	Concept
Datum:	30 maart 2021

Opsteller:
DG

Verificatie:
CvdH

Validatie:
PvA

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl

ISO 9001
ISO 14001
BUREAU VERITAS
Certification

© 2019 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze
toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 9
1.1 Aanleiding 9
1.2 Milieueffectrapportage 10
1.2.1 Waarom een m.e.r.-procedure? 10
1.2.2 MER 2016 11
1.3 Waarom een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte? 11
1.4 Doel van deze notitie 11
1.5 Leeswijzer 12

2 PROBLEEM- EN DOELSTELLING 13
2.1 De ontwikkeling van Toverland tot nu toe 13
2.2 Trends in de branche en groeiambities van de initiatiefnemer 15
2.3 Doelstelling 16

3 GEBIEDSBESCHRIJVING 17
3.1 Reikwijdte van het MER: Ligging en begrenzing van het plan- en studiegebied 17
3.2 Gebiedsbeschrijving 18

4 PLANVOORNEMEN, ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN 23
4.1 Planvoornemen 23
4.2 Referentiesituatie 23
4.3 Wijze van alternatiefvorming 24
4.4 Alternatieven 25

5 OPZET MER EN BEOORDELINGSKADER 29
5.1 Inhoud van het MER 29
5.2 Beoordelingskader en wijze van beoordelen 29

6 DE PROCEDURE 33
6.1 M.e.r.-procedure 33
6.2 Raadplegen instanties 33
6.3 Reacties 34

BIJLAGEN

B1 MEMO VERKEERSANALYSE

B2 MODELLEN

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Attractiepark Toverland in Sevenum, gemeente Horst aan de Maas is de afgelopen jaren uitgegroeid tot een volwaardig attractiepark dat deel uit maakt van de top van de Benelux en daarbuiten. Toverland heeft de ambitie om zich de komende jaren verder te blijven doorontwikkelen en voor steeds meer bezoekers 'magische gelukservaringen te creëren'. Een belangrijk onderdeel van deze toekomstvisie is enerzijds het uitbreiden van het themaparkpark zelf en anderzijds het toevoegen van verblijfsaccommodatie zodat bezoekers uit een groter gebied kunnen worden aangetrokken. Om deze visie verder uit te bouwen, is het in de snel innoverende Leisure industrie van belang te kunnen beschikken over een flexibel kader.

Daarom wordt in de geest van de nieuwe Omgevingswet een zogenaamd bestemmingsplan met verbrede reikwijdte opgesteld, waarbinnen het park zich de komende jaren flexibel kan blijven ontwikkelen. Ten behoeve van de besluitvorming over dit bestemmingsplan dient tevens een milieueffectrapport te worden opgesteld. Hierin wordt op basis van de gebiedskenmerken onderzocht wat maximaal planologisch mogelijk is binnen het plangebied. Door het uitvoeren van een worst-case benadering worden de kaders in beeld gebracht waarbij de effecten op de omgeving leidend zijn. In dit bestemmingsplan verbrede reikwijdte worden de kaders vastgelegd waarbinnen Toverland zich de komende jaren kan door ontwikkelen en inspelen op actuele ontwikkelingen in de maatschappij en meer in het bijzonder binnen de leisure- en belevenisindustrie.

Het plan benoemt de ambities en geeft een globaal ontwikkelperspectief voor Toverland voor op de lange termijn. Initiatieven binnen het plangebied worden getoetst aan de regels die zijn opgenomen om de kwaliteit van de leefomgeving te waarborgen en verbeteren. Hiertoe wordt aan het MER een toetsingskader toegevoegd.

Voorliggende notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) markeert de start van de m.e.r.-procedure en beschrijft het initiatief en de te onderzoeken aspecten.



Afbeelding 1. Luchtfoto van het bestaande attractiepark Toverland

1.2 Milieueffectrapportage

1.2.1 Waarom een m.e.r.-procedure?

In bijlage C en D van het Besluit milieueffectrapportage (besluit m.e.r.) heeft het Rijk een groot aantal activiteiten benoemd die in potentie qua aard en omvang dusdanige effecten op de omgeving zouden kunnen veroorzaken, dat hiervoor in bepaalde gevallen een m.e.r.-plicht, respectievelijk m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Hiermee kan het milieubelang een vroegtijdige en volwaardige rol spelen in de besluitvorming over een bepaald plan of besluit.

In tabel 1 is een uitsnede uit het Besluit m.e.r. opgenomen.

Tabel 1 Uitsnede Besluit milieueffectrapportage

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D10	De aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. skihellingen, skiliften, kabelspoorwegen en bijbehorende voorzieningen; b. jachthavens. c. vakantiedorpen en hotelcomplexen buiten stedelijke zones met bijbehorende voorzieningen, d. permanente kampeer- en caravanterreinen, of e. themaparken.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. 250.000 bezoekers of meer per jaar, 2°. een oppervlakte van 25 hectare of meer, 3°. 100 ligplaatsen of meer of 4°. een oppervlakte van 10 hectare of meer in een gevoelig gebied.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet, de vaststelling van het inrichtingsplan, bedoeld in artikel 17 van de Wet inrichting landelijk gebied, het reconstructieplan, bedoeld in artikel 11 van de Reconstructiewet concentratiegebieden en het plan bedoeld in artikel 18 van de Reconstructiewet concentratiegebieden.	De vaststelling van het inrichtingsplan, bedoeld in artikel 17 van de Wet inrichting landelijk gebied dan wel een plan bedoeld in artikel 18 van de Reconstructiewet concentratiegebieden dan wel bij het ontbreken daarvan het plan bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Activiteit D.10 stelt dat de aanleg/wijziging of uitbreiding van vakantiedorpen en hotelcomplexen buiten stedelijke zones met bijbehorende voorzieningen, permanente parkeer- en caravanterreinen of themaparken m.e.r.-beoordelingsplichting is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 250.000 bezoekers of meer per jaar, een oppervlakte van 25 ha of meer bedraagt of 10 ha of meer in een gevoelig gebied.

Deze indicatieve drempelwaarden zullen in dit initiatief worden overschreden. Op grond hiervan is sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht indien er sprake is van een concreet besluit (uit kolom 4) dat realisering van het initiatief direct mogelijk maakt. In dit geval is echter sprake een algehele toekomstvisie voor de lange termijn waarbinnen in de loop der tijd verschillende deelplannen kunnen worden uitgewerkt.
Zoals uit tabel 1 blijkt, staat het bestemmingsplan niet alleen genoemd in kolom 4 (besluiten) maar ook in de derde kolom van activiteit D10 (plannen). Het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte wordt in dit geval beschouwd als een kaderstellend plan voor een mogelijke toekomstige realisering van een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit (de uitwerking van een concreet deelplan). Dat maakt de besluitvorming over dit bestemmingsplan verbrede reikwijdte automatisch plan-MER-plichtig.

Toetsing aan Wnb
Naast toetsing aan het Besluit mer is er nog een tweede aanvliegroute die mogelijk kan leiden tot een m.e.r.-plicht. Indien uit een voortoets blijkt dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, dient een zogenaamde passende beoordeling te worden uitgevoerd. In dat geval is besluitvorming over een bestemmingsplan ook automatisch plan-mer-plichtig. Dit zal in een voortoets nader worden onderzocht.

1.2.2 MER 2016

In 2016 is een nieuw bestemmingsplan voor Toverland vastgesteld. Ten behoeve van de besluitvorming over dit bestemmingsplan is destijds tevens een milieueffectrapport opgesteld. In dit MER zijn de gevolgen van twee alternatieve ontwikkelingsscenario's (uitbreiding in noordelijke richting en uitbreiding in westelijke richting) beschreven en beoordeeld. Op basis hiervan is gekozen voor de noordelijke uitbreiding en is verder gewerkt aan onder andere een verplaatsing van de entree / parkeerterrein en de ontwikkeling van het themagebied Avalon (zie ook paragraaf 2.1). Dit MER en bestemmingsplan had een planningshorizon van 10 jaar, maar bleek op een aantal onderdelen onvoldoende flexibel.

Het MER en bestemmingsplan verbrede reikwijdte dat thans aan de orde is, heeft een langere tijdshorizon (circa 20-25 jaar) en bestrijkt een groter gebied.

1.3 Waarom een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte?

In de aanloop naar de inwerkingtreding van de Omgevingswet op (naar verwachting) 1 januari 2022 is een aantal jaar geleden in de Crisis- en herstelwet de mogelijkheid voor gemeenten opgenomen om te experimenteren met het 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'. Een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte betreft één integraal plan, waarin niet alleen regels over 'goede ruimtelijke ordening' zijn opgenomen, maar waar net als onder de Omgevingswet de fysieke leefomgeving centraal staat. Dit betekent dat in het plan regels kunnen worden opgenomen over onder andere het waarborgen van de veiligheid, gezondheid, milieu, welstand, natuurbescherming of duurzaamheid. Zo kan de overheid zich voorbereiden op de integrale aanpak die met het omgevingsplan (deze vervangt het bestemmingsplan onder de Omgevingswet) zal zijn vereist.
In een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte staat uitnodigingsplanologie centraal in plaats van toelatingsplanologie. De overheid geeft door middel van globale bestemmingen kaders aan waarbinnen initiatieven tot ontwikkeling kunnen komen. Op basis van een concreet initiatief wordt beoordeeld of deze toelaatbaar is.
Vanwege de wens van Attractiepark Toverland om in de toekomst flexibel in te kunnen spelen op nieuwe initiatieven en marktontwikkelingen is een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte een ideaal instrument om de komende jaren verschillende initiatieven te ontplooien en de groeiambities stap voor stap te verwezenlijken.

Dit betekent dus expliciet geen 'blanco cheque' waarbinnen alles mogelijk is, maar een heldere set aan kaders en wettelijke normen die niet mogen worden overschreden, maar waarbinnen wel een flexibele ontwikkeling mogelijk is.

1.4 Doel van deze notitie

Met deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) verschaft de initiatiefnemer (Attractiepark Toverland) aan het bevoegd gezag (de gemeente Horst aan de Maas) globale informatie over de achtergronden, aard en omvang van het initiatief en de te verwachten effecten op de omgeving als gevolg van de mogelijke ontwikkelingen in het plangebied.
Het verschijnen van deze NRD vormt de start van de beperkte m.e.r.-procedure. Doel van de notitie is om het bevoegd gezag te informeren over de te volgen aanpak. Indien gewenst kan zij met behulp van deze notitie derden informeren en raadplegen over advies met betrekking tot reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (het Plan-MER).

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is daarmee in feite een soort van inhoudsopgave die aangeeft wat er in het op te stellen milieueffectrapport wordt onderzocht en behandeld. Het beschrijft de afbakening (Reikwijdte), het detailniveau en de methode van aanpak van het MER. Daarbij wordt met name ingegaan op:

- Voornemen en eventuele varianten en alternatieven: welk gebied, welke activiteiten en welke alternatieven en varianten worden beschouwd?
- Beoordelingscriteria: wat zijn de te onderzoeken milieuthema's en aspecten?
- Toetsingscriteria: op welke wijze worden de te verwachten milieueffecten beoordeeld?

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze notitie wordt ingegaan op de historische ontwikkeling van Attractiepark Toverland, trends in deze branche en de groeiambities van de initiatiefnemer voor de toekomst. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de belangrijkste eigenschappen van het plangebied, waarna in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de begrenzing van het plangebied (reikwijdte), autonome ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied, het planvoornemen en de in het MER te onderzoeken alternatieven en varianten. Hoofdstuk 5 beschrijft de opzet en structuur van het MER, de te onderzoeken aspecten en beoordelingscriteria (detailniveau van het MER). Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de procedure.

2 PROBLEEM- EN DOELSTELLING

2.1 De ontwikkeling van Toverland tot nu toe

De magie van Attractiepark Toverland begon met een echt Nederlandse regenbui. Oprichter Jean Gelissen liep met zijn gezin door een recreatiepark toen daar een regenbui uitbrak en vrijwel het hele park leeg liep. Hij realiseerde zich hoe weersafhankelijk traditionele parken eigenlijk wel niet waren. Een gat in de markt, zo bleek. Sinds de opening van Toverland in 2001 is het aantal bezoekers snel en gestaag gegroeid. Het park heeft een eigen uniek gezicht gekregen, steeds passend binnen het universele tot de verbeelding sprekende hoofdthema 'Toveren'. Al vrij snel na het eerste overdekte themawereld 'Land van Toos' (met onder andere een indoor achtbaan en een oosterse zweefmolen) werden de plannen voor een tweede overdekt themagebied gesmeed: 'Magic Forest', thans omgebouwd tot 'Wunderwald' (met onder andere een spectaculaire bobsleebaan) opende in 2004, en buiten de aanleg van de motorachtbaan Boosterbike, destijds een wereldprimeur op achtbaangebied.



Sinds 2007 is als ware blikvanger al van veraf Troy te zien. Tot op de dag van vandaag is Troy nog altijd de grootste en langste houten achtbaan van de Benelux. In 2010 is het gebied rondom Troy verder uitgebreid en ingericht. Dit is het gebied 'Ithaka', het thuisland van de Griekse mythologische held Odysseus.



Het aantal bezoekers groeit intussen gestaag (zie ook afbeelding 2). In de eerste tien jaar na de opening is Toverland gegroeid naar een half miljoen bezoekers per jaar, en in 2012 is het succes door ANWB-leden bekroond met het de titel 'Leukste uitje van Nederland'.

De opening van de fraai gethematiseerde 'Magische Vallei' in 2013 die door dwervels wordt bewoond, maakte Toverland (met acht nieuwe attracties waaronder een draaiende achtbaan en een wildwaterbaan) ineens anderhalf keer zo groot. Hiermee is Toverland definitief uitgegroeid tot een volwassen attractiepark dat niet alleen voor jonge kinderen, maar ook voor de oudere doelgroepen volop te bieden heeft. De Magische Vallei markeert de transformatie van een indoor speelpark tot een volwaardig attractiepark. In 2015 is deze groei verder vorm gegeven met de opening van de nieuwe bobsleebaan Maximus' Blitz Bahn.



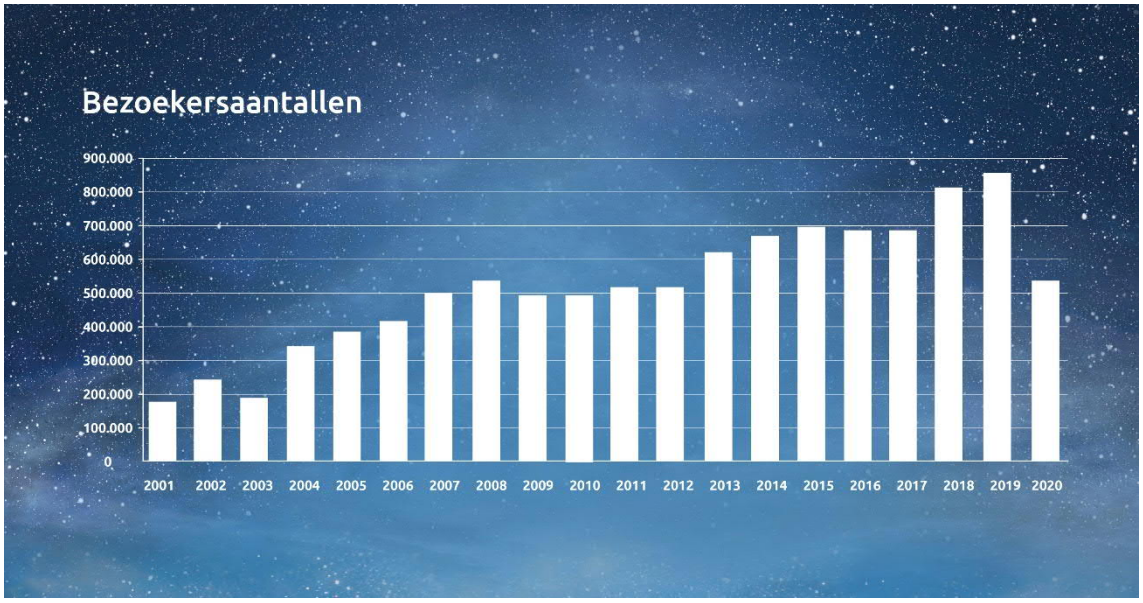
Om de groei van het park in goede banen te leiden, zijn in 2018 het parkeerterrein en de entree van het park verplaatst van de zuid- naar de westzijde van het park en is het nieuwe entreegebied 'Port Laguna' geopend. Gelijktijdig met het nieuwe entreegebied is ook het nieuwe themagebied 'Avalon' ontwikkeld met een fraaie boatride Merlin's Quest en de spectaculaire wing coaster Fenix. De waardering van Toverland groeit, ook internationaal, zo blijkt onder andere uit de toekenning van de European Star Award voor Beste Attractiepark.



Naast groei van het aantal attracties, werden er ook steeds meer evenementen georganiseerd waaronder bedrijfseesten, de midzomeravonden en Halloween event.



Ook de bezoekersaantallen nemen (met uitzondering van het laatste jaar door de Corona-crisis) gestaag toe tot bijna 1 miljoen bezoekers per jaar, zo blijkt ook uit onderstaande afbeelding. Toverland staat daarmee in de top vijf van grootste attractieparken in Nederland.



Afbeelding 2. Bezoekersaantallen per jaar

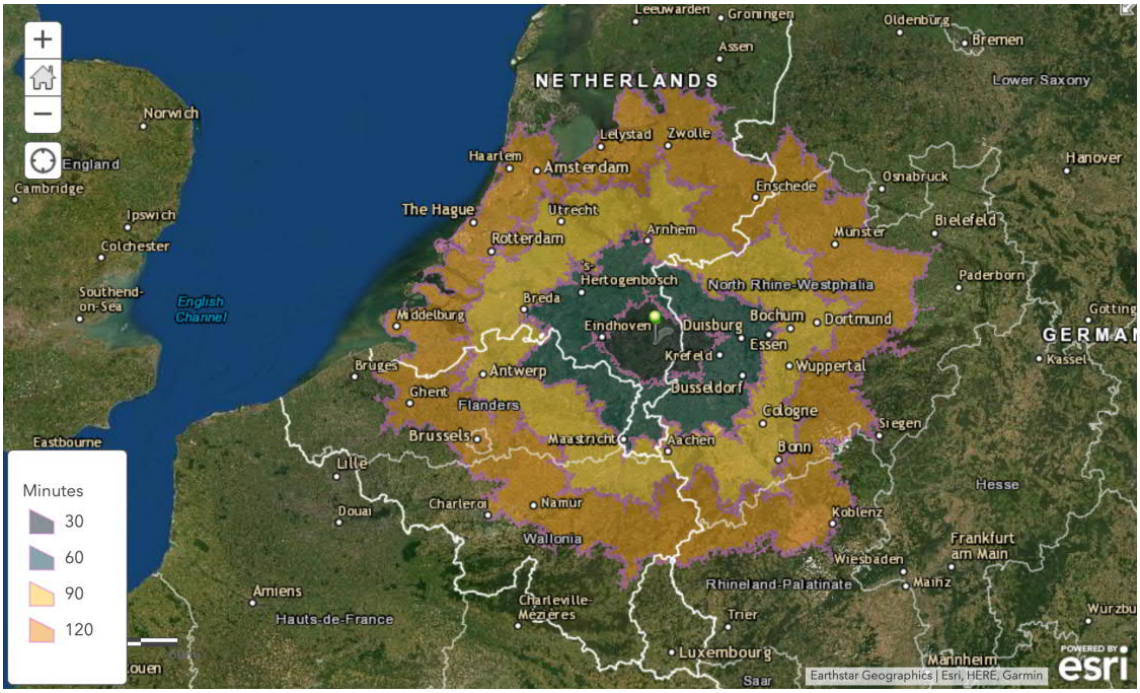


Afbeelding 3. Schematische samenvatting ontwikkeling Toverland in de afgelopen jaren

2.2 Trends in de branche en groeiambities van de initiatiefnemer

Toverland heeft de ambitie om op termijn verder uit te groeien. De potentiële bezoekersaantallen hangen af van:

- Het marktpotentieel: Hoeveel mensen wonen er in het verzorgingsgebied en hoeveel toeristen komen er.
- De marktpenetratie: Welk deel van het marktpotentieel zal het park gaan bezoeken.
- Capaciteitsbeperkingen (beschikbare fysieke ruimte).
- Her-investeringsstrategie.



Afbeelding 4. Marktpotentieel op basis van reisafstanden van en naar Sevenum

Op basis van wetenschappelijk onderzoek (Cornelis 2021) is een groeipotentieel van het bezoekersaantal voor Toverland voor 2046 bepaald van maximaal 3.74 miljoen bezoekers per jaar, uitgaande van een resort gedachte (zie onder).

Om deze groei te kunnen bewerkstelligen, is het van belang om ongeveer elke drie jaar een nieuwe attractie te realiseren. Dat is voor themaparkbezoekers namelijk een aanleiding om terug te gaan voor een vervolgbezoek. Welk type attracties en in welke vorm, met welke hoogtes en bijbehorende voorzieningen is op voorhand nog niet af te bakenen. De zeer innovatieve Leisuremarkt verandert immers snel en de behoeftes van de bezoekers ook. Hier wil Toverland zo flexibel mogelijk op kunnen inspelen.

Naast groei van het aantal attracties is er nog een tweede voorwaarde voor het realiseren van deze groeiambities, te weten het aanbieden van (diverse vormen van) verblijfsrecreatie. Onderzoek heeft aangetoond dat bezoekers 'voor een dagje pretpark' bereid zijn om gemiddeld 1 uur te rijden. Door verblijfsrecreatie aan te bieden, gecombineerd met een meerdaags bezoek aan het themapark, wordt de doelgroep vergroot. De potentiële doelgroep wordt hiermee minimaal verdubbeld.
De tijdelijke pop-up-camping die afgelopen jaar op het parkeerterrein van Toverland is verrezen, toont aan dat hier duidelijk behoefte aan is.

2.3 Doelstelling

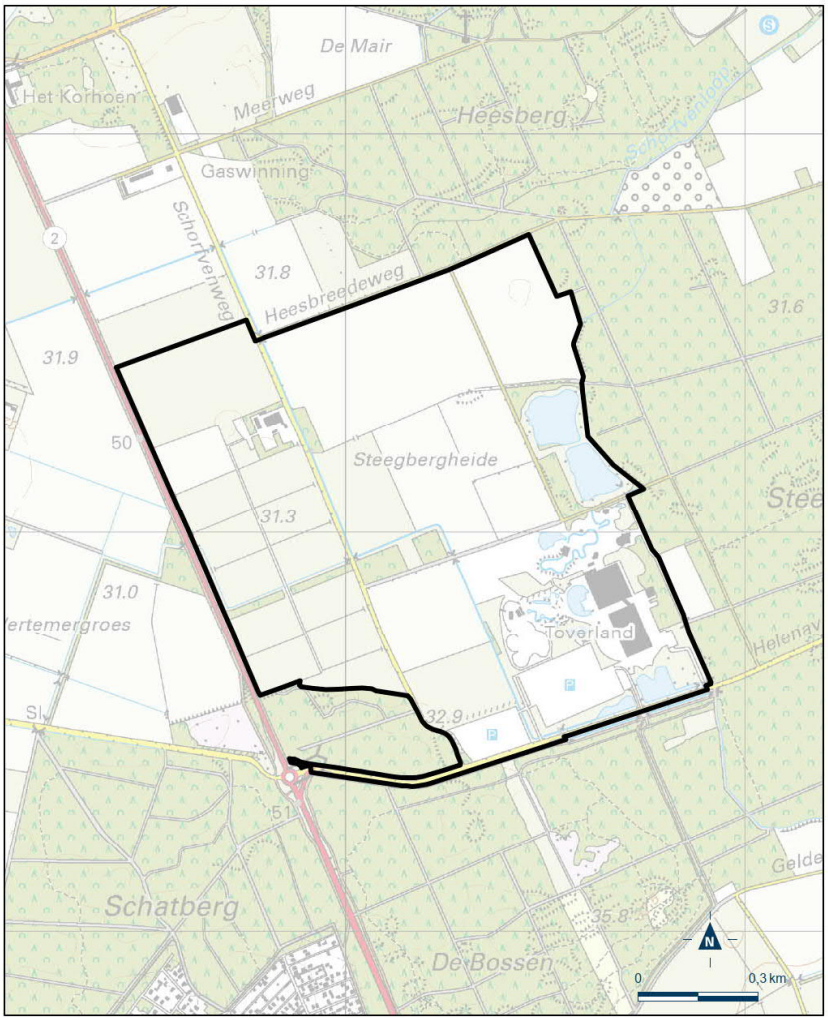
Het bieden van een flexibel ruimtelijk kader waarmee invulling kan worden gegeven aan de groeiambities van de initiatiefnemer waarbij, met aandacht voor de omgeving, zowel het attractiepark wordt uitgebreid als diverse vormen verblijfsrecreatie mogelijk wordt gemaakt.

3 GEBIEDSBESCHRIJVING

3.1 Reikwijdte van het MER: Ligging en begrenzing van het plan- en studiegebied

In het Plan-MER wordt onderscheid gemaakt in de begrippen 'plangebied' en 'studiegebied'.
Het plangebied is het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteiten gepland zijn. De begrenzing van het plangebied komt overeen met de plangrens van het bestemmingsplan verbrede reikwijdte.
De voorlopige begrenzing van het plangebied is in afbeelding 5 weergegeven. Het plangebied is volledig gelegen op het grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas, ten westen van de kern Sevenum.

Het studiegebied is het totale gebied waarbinnen milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in het plangebied, kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan bovendien per milieuaspect verschillen. Deze is daardoor op voorhand niet grafisch weer te geven en zal in het MER op basis van de specialistische onderzoeken per aspect worden bepaald.



Afbeelding 5. Begrenzing van het plangebied.

3.2 Gebiedsbeschrijving

In deze paragraaf wordt alvast een korte omschrijving gegeven van de belangrijkste gebiedskarakteristieken aangezien deze van belang kunnen zijn bij de bepaling van de toetsingscriteria in het MER.

Bodem en water

De bodem bestaat tot een diepte van 12 m-mv uit zeer fijn tot matig fijn zand behorende tot de zandige formatie van Boxtel. Plaatselijk komen op verschillende diepten zandige leemlenzen voor. De doorlatendheid van deze zandlaag is matig. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen peilbuizen aanwezig. De grondwaterstand is bepaald aan de hand van bodemkundig veldwerk (Grontmij, oktober 2011) fluctueert de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) tussen 30,7 en 31,1m + NAP en de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) tussen 29,8 en 30,2 m +NAP. Dit komt overeen met grondwaterstanden tussen 0,9 en 2,2 m -mv.

Binnen het plangebied liggen aan de zuidzijde twee grote vijvers en aan de noordzijde een grote waterplas. Deze waterpartijen staan in verbinding met het grondwater. Door het plangebied lopen de leggerwatergangen Steegbergheide en Wertemer. Aan de noordzijde loopt de Schorfvenloop. Deze loop heeft zijn bron net ten noorden van de grote plas van Toverlland. Aan de oostzijde loopt een brede watergang die in eigendom is van Toverland. Deze watergang staat vaak droog en watert af in zuidelijke richting op de Wertemer.

Het plangebied ligt niet binnen een grondwaterbeschermingsgebied of boringsvrije zone.

Natuurgebieden

Het plangebied is niet gelegen binnen een Natura2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is gelegen op 1.9 km ten westen van het plangebied (zie afbeelding 6). Dit is het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel, dat zowel is aangewezen als Vogelrichtlijngebied als Habitatrichtlijngebied. In een voortoets wordt onderzocht of significant negatieve effecten op de instandhoudingdoelen van dit én van verder gelegen Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Indien dit niet het geval is, wordt een passende beoordeling uitgevoerd.



Afbeelding 6 Ligging van het plangebied ten opzichte van De Deurnsche Peel & Mariapeel

Zoals uit afbeelding 7 blijkt, maken de bosgebieden ten noorden, oosten en zuiden van het plangebied deel uit van de Goudgroene natuurzone, de provinciale vertaling van het Natuurnetwerk Nederland. Indien de voorgenomen activiteiten leiden tot vernietiging, verstoring of versnippering van de Goudgroene natuurzone, dient de provinciale Beleidsregel natuurcompensatie 2018 te worden toegepast.



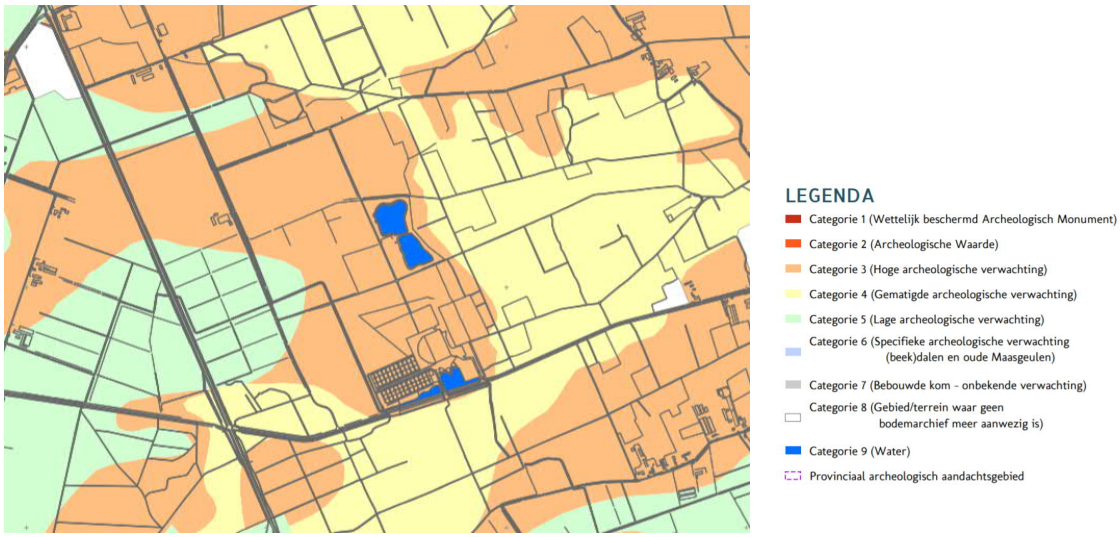
Afbeelding 7 Ligging van de goudgroene natuurzone

Landschap en cultuurhistorie

Toverland is gerealiseerd op de Steegbergheide. Deze heide is in de jaren dertig van de vorige eeuw door menselijk handelen verdwenen. Het plangebied is gelegen op een 'dekzandrug', een 'dekzandvlakte' en 'landduinen' en wordt omringd door een gesloten bosgebied (zie vorige paragraaf) in mozaïeklandschap met bijzondere doorkijkjes. Dit zijn grofweg die gebieden met de oorspronkelijk meest onvruchtbare en droge zandbodems of de meest natte bodems. Van het oorspronkelijke landschap in de omgeving is thans nog weinig over. In de 19e eeuw werd de vestingstructuur bepaald door een armoedig agrarisch bestaan. Men was afhankelijk van de heidevelden vanwege de mestproductie en voor het plaggen ten behoeve van de potstallen. Rond het einde van de 19e eeuw startte de ontginning van de heidevelden vanuit de oude kernen richting de Peelen tussen Horst en Grubbenvorst en in het kader van de werkverschaffingsprojecten uit de jaren dertig zijn de laatste overgebleven heidevelden en stukjes veen ontgonnen, waaronder de Steegbergheide. Er werden weilanden en beekjes aangelegd, waaronder de Wertemerloop. Deze beek is nog altijd aanwezig tussen het attractiepark en het parkeerterrein. In deze periode is ook het bosgebied ten oosten van het plangebied 'De Steegberg' ontwikkeld als productiebos voor naaldhout. In 1956 is de ruilverkaveling Lollebeek in voorbereiding genomen, die bepalend is geweest voor de huidige landschapsstructuur. Deze structuren en laanbeplantingen kunnen als aangrijpingspunt dienen voor het realiseren van een nieuwe landschappelijke structuur. Conform de integrale beleidsvisie voor Park de Peelbergen wordt daarbij ingezet op bosontwikkeling, door aan de noordzijde een robuuste bosrand te creëren. Bestaande groene en blauwe lijnstructuren door het plangebied worden robuuster gemaakt zodat deze als coulissen voor het park bijdragen aan de sfeer en beleving van zowel Toverland als het omliggende landschap.

Uit de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Limburg blijkt dat er geen cultuurhistorische elementen zoals rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten aanwezig zijn binnen het plangebied.

In afbeelding 8 is tenslotte een uitsnede opgenomen van de archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Horst aan de Maas (juli 2014). Hieruit blijkt dat delen van het plangebied een lage, gematigde en hoge verwachting op het aantreffen van archeologische waarden kennen. Ten behoeve van de planontwikkeling zal een aanvullend archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.



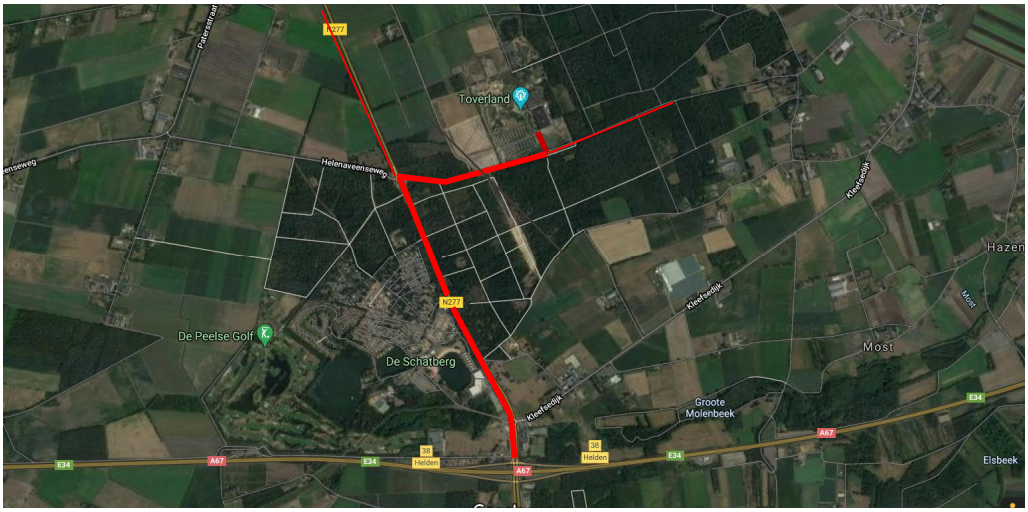
Afbeelding 8. Uitsnede gemeentelijke archeologische verwachtingenkaart (juli 2014)

Ontsluitingsstructuur

Het plangebied is primair bereikbaar vanaf de A67 (Eindhoven-Venlo), afslag 38 Helden en vervolgens in noordelijke richting over de Midden-Peelweg (N277). De N277 is een provinciale gebiedsontsluitingsweg waaraan meerdere recreatieve voorzieningen zijn gelegen. Ter plaatse van de Helenaveenseweg is een rotonde aanwezig met een bypass ten behoeve van de ontsluiting van Toverland (zie onderstaande foto).



In afbeelding 9 is de ontsluitingsstructuur schematisch weergegeven. Veruit de belangrijkste ontsluitingsroute loopt vanaf de toe- en afritten van de A67 via de N277 en de rotonde Helenaveenseweg (de dikke rode lijn). Daarnaast zal een kleiner deel van de bezoekers uit noordelijke richting over de N277 komen en een beperkt deel (met name lokale bezoekers) komt via de kern Sevenum uit oostelijke richting. In het MER zal onderzocht worden wat de gevolgen zijn van de toename van de verkeersintensiteiten op de verkeersafwikkeling, de parkeerbehoefte en doorstroming van de omliggende wegen en of /vanaf welke intensiteiten een gewijzigde ontsluitingsroute vanaf de Midden-Peelweg noodzakelijk is. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel.



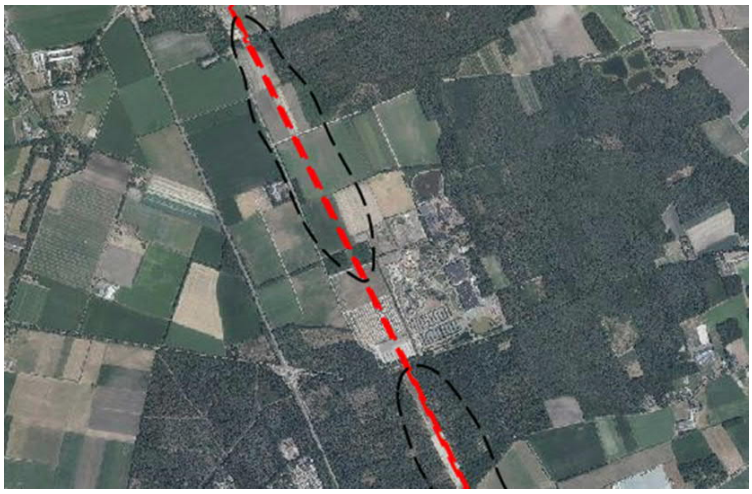
Afbeelding 9. Indicatieve ontsluitingsstructuur

Stikstof

In december 2020 heeft de initiatiefnemer de stikstofrechten opgekocht van een melkrundveehouderij aan de Schorfvenweg 10 te Kronenberg, centraal binnen het plangebied. Overeenkomstig de onherroepelijke natuurvergunning (kenmerk 2018/44356 d.d. 22 juni 2017) betreft de vergunde activiteit het houden van 62 stuks jongvee (A3.100) en 118 stuks melkvee (A1.100), resulterende in een ammoniakemissie van 1.806,8 kg per jaar. De aangekochte stikstofrechten zijn toereikend voor de beoogde bedrijfsactiviteiten van de initiatiefnemer. Middels extern salderen, worden deze stikstofrechten ingebracht in de 'Depositiebank De Peelbergen'. De stikstofrechten zijn in beginsel aangekocht door, en ingebracht voor, de initiatiefnemer en zijn geplande bedrijfsactiviteiten. (Door)Verkoop van stikstofrechten na gebruik door de initiatiefnemer voor de eigen bedrijfsactiviteiten is niet uitgesloten.

Externe veiligheid

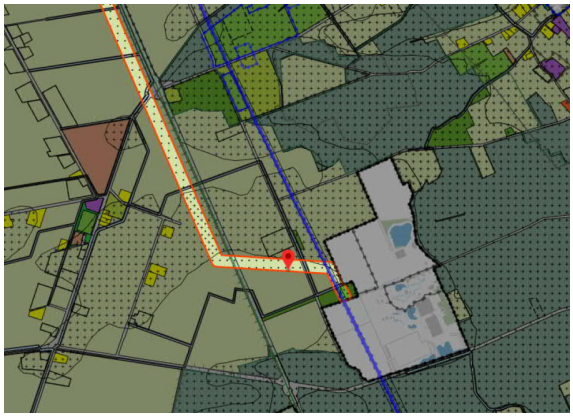
Centraal door het plangebied in noord-zuidrichting zijn drie hogedruk aardgasleidingen aanwezig in de ondergrond die in gebruik zijn bij de Gasunie (zie rode stippellijn in afbeelding 10). Het is niet toegestaan om binnen de (met een zwarte stippellijn aangegeven) PR-contour van deze leiding nieuwe kwetsbare objecten (dit zijn onder andere verblijfsrecreatieve functies zoals een hotel met meer dan 1500 m^2 bruto vloeroppervlak of een bungalowpark of kampeerterrein voor meer dan 50 personen) te realiseren. Voor beperkt kwetsbare projecten (kleinere verblijfsrecreatie) is de PR-contour een richtwaarde. Het realiseren van een parkeerterrein binnen deze PR-contour is wel toegestaan. Door middel van administratieve of technische aanpassingen wordt de PR-contour weggenomen.



Afbeelding 10. Ligging hogedrukgasleiding met PR contour (bron risicokaart)

Naast het Plaatsgebonden Risico (PR) dient rekening te worden gehouden met het Groepsrisico omdat de personendichtheid binnen het invloedsgebied rondom deze leidingen zal veranderen als gevolg van het planvoornemen.

Daarnaast is sprake van een toekomstig leidingtracé voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het is nog niet bekend of en wanneer deze wordt geeffectueerd. In het bestemmingsplan buitengebied Horst aan de Maas is een strook van 70 meter aangehouden als reserveringszone voor deze leidingstrook waarbinnen vooralsnog geen gebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde mogen worden gebouwd (zie afbeelding 11).



Afbeelding 11 ligging ruimtereservering toekomstige leidingstrook

4 PLANVOORNEMEN, ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

4.1 Planvoornemen

In paragraaf 2.3 is de doelstelling van het initiatief gedefinieerd als:
Het bieden van een flexibel ruimtelijk kader waarmee invulling kan worden gegeven aan de groeiambities van de initiatiefnemer waarbij, met aandacht voor de omgeving, zowel het attractiepark wordt uitgebreid als diverse vormen verblijfsrecreatie mogelijk wordt gemaakt.

Op grond hiervan is de doelstelling van het planvoornemen gedefinieerd als

- Stapsgewijze flexibele uitbreiding van het themapark in noordelijke richting.
- Het toevoegen van (verschillende vormen van) verblijfsrecreatie om hiermee langduriger verblijf binnen het park mogelijk te maken en het verzorgingsgebied te vergroten. Vooralsnog wordt uitgegaan van maximaal 800 hotelkamers en 750 verblijfseenheden.
- Het creëren van een zorgvuldige landschappelijke inpassing in de omgeving.

4.2 Referentiesituatie

In het MER worden de effecten van het planvoornemen beschreven en beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie, ook wel het nulalternatief genoemd. In het nulalternatief vindt de voorgenomen realisatie niet plaats en zal het gebied, en de omgeving ervan zich autonoom ontwikkelen. Het bestaande grondgebruik binnen het plangebied blijft dan gehandhaafd, maar autonome ontwikkelingen in de omgeving vinden wel plaats. In dit MER wordt uitgegaan van de volgende autonome ontwikkelingen die deel uitmaken van de referentiesituatie:

- *Ontwikkeling 60Seven*

Op circa 1.5 km ten zuiden van het plangebied, nabij de op/afrit van de A67 wordt 60Seven ontwikkeld. De initiatiefnemer 'Limburgs Uitje' is voornemens hier in aanvulling op de bestaande outdoor activiteiten een indoor leisure hal (incl. wave surfer) te realiseren. Het bestemmingsplan hiervoor is op 21 april 2020 vastgesteld en de bouw zal binnenkort starten.

- *Ontwikkeling Heerlijkheid Sevenum*

Direct grenzend aan de ontwikkeling van 60Seven verrijst Hotel Heerlijkheid Sevenum, bestaande uit een viersterrenhotel met 100 kamers en een casino inclusief wellnessgedeelte.

- Gebiedsontwikkeling Grandorse / ECdP.

Op ongeveer 500 m ten noorden van het plangebied wordt de komende jaren het Equestrian Centre de Peelbergen (ECdP) ontwikkeld tot hippische zone waar regionale, nationale en internationale wedstrijden kunnen plaatsvinden. De voorgenomen uitbreiding van deze hippische zone bestaat onder andere uit de aanleg van een permanente paardenstalling met bijbehorende voorzieningen en een hippische evenementenzone voor zowel topsport als breedtesport, natuurontwikkeling en de nieuwvestiging van een tiental paardenhouderijen. Voor deze ontwikkeling wordt momenteel een separate m.e.r.-procedure doorlopen en een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Aangezien dit initiatief op dit moment nog niet concreet is vastgelegd, is doorgang formeel niet geborgd, en is dit op dit moment nog geen autonome ontwikkeling, maar kan deze dat gedurende het planproces wel worden.

- Uitbreiding recreatiepark De Schatberg

Recreatiepark De Schatberg wil al langere tijd in het bosgebied ten noorden van het bestaande recreatiepark 240 extra recreatiewoningen realiseren. In 2015 is hiervoor een bestemmingsplan vastgesteld, maar de woningen zijn tot op heden nog niet gerealiseerd.

Er zijn geen andere autonome ontwikkelingen bekend die deel uit maken van het nulalternatief

4.3 Wijze van alternatiefvorming

Zoals uit paragraaf 3.1 volgt, is het planvoornemen niet exact afgebakend en moet het mogelijkheden bieden om de komende jaren op basis van nieuwe marktbehoeftes flexibel te kunnen opereren. Daarom worden in het MER verschillende alternatieve inrichtingsvoorstellen uitgewerkt en beoordeeld. Hierbij worden deze alternatieven zodanig geconstrueerd dat daarmee qua milieueffecten 'de uitersten van het speelveld' in beeld worden gebracht. Daarbij is uitgegaan van een aantal algemene uitgangspunten en denklijnen voor de modellen:

1) In totaliteit maximaal 3,7 mln. bezoekers per jaar in het jaar 2046, bestaande uit een combinatie van daggasten en verblijfsgasten. Voor de absolute piekdagbelasting wordt uitgegaan van een maximaal aantal van 25.000 - 30.000 bezoekers. (In 2019 lag deze piekdagbelasting op 15.000).

2) Maximaal 800 hotelkamers en 750 overige verblijfseenheden zoals recreatiewoningen, campingplaatsen etc.

3) Een compact en een extensief planconcept voor het attractieparkgedeelte (exclusief verblijfsrecreatie). Op basis van een benchmark van attractieparken in Europa waarbij het bezoekersaantal wordt gerelateerd aan de oppervlakte van het park, is uitgegaan van 75.000 bezoekers per jaar per hectare voor een extensief parkconcept en 125.000 bezoekers per hectare per jaar voor een compact model[1]. Dit betekent een benodigd ruimtebeslag van 49,33 resp. 29,6 ha voor het attractiepark.

4) Een model waarbij het attractiepark in noordelijke richting wordt uitgebreid (met verblijfsrecreatie in de westelijke zone) en een model waarbij het attractiepark in westelijke richting wordt uitgebreid (met verblijfsrecreatie in noordelijke zone).

5) Een park waarin een nieuwe robuuste groenblauwe structuur wordt gerealiseerd, waarbij bestaande landschappelijke dragers als inspiratiebron worden gebruikt en een zorgvuldige afronding aan de noordzijde wordt gerealiseerd.

6) Bestaande veiligheidscontouren rondom de hogedrukgasleiding blijven in basis gerespecteerd (worst case benadering) waarbij nader onderzoek wordt uitgevoerd of deze door middel van administratieve of technische aanpassingen kunnen worden verkleind.

7) Het realiseren van een tweede ontsluiting vanaf de Midden-Peelweg is niet noodzakelijk en niet wenselijk (geen variabele). Wel vindt in alle gevallen optimalisatie van de rotonde Midden-Peelweg – Helenaveenseweg plaats (zie onder).

[1] Noot: de gemiddelde parkdichtheid van het bestaande attractiepark Toverland komt in de huidige situatie ongeveer overeen met de het extensieve parkconcept van 75.000 bezoekers per hectare per jaar.

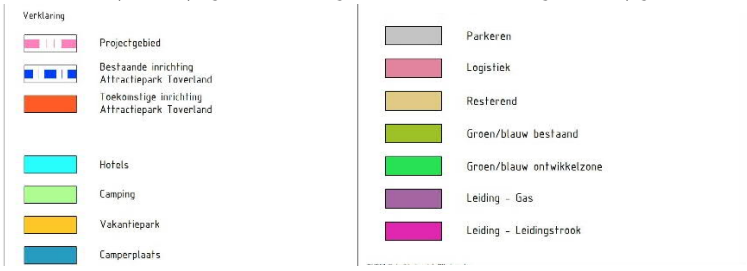
Toelichting verkeersstructuur.
In bijlage 1 bij deze NRD is een korte verkeerskundige analyse opgenomen. Hieruit blijkt dat:

- Op basis van het aankomstpatroon in het drukste uur, de rotonde op de Middenpeelweg het verkeer in de huidige situatie (bezoekerspiek 2019: 15.000) in theorie tijdens een aankomstpiek goed kan verwerken.
- Op basis van het vertrekpatroon in het drukste uur, de rotonde het verkeer in theorie niet kan verwerken tijdens een vertrekpiek. De verkeersafwikkeling zal wel op orde zijn indien de rotonde wordt omgebouwd tot bijvoorbeeld een meerstrooksrotonde (knierotonde). Daarnaast zijn aanpassingen aan de parkeerterreinen wenselijk om de doorstroming te bevorderen.
- Als gevolg van de planontwikkeling, de bezoekerspiek zal toenemen van 15.000 naar maximaal 30.000 bezoekers per dag. Ook dan geldt de conclusie over de meerstrooksrotonde zoals hierboven beschreven.
- Het realiseren van een tweede rotonde op de Midden-Peelweg nauwelijks toegevoegde waarde voor de ontsluiting en bereikbaarheid van Toverland blijkt te hebben en eerder een extra obstakel vormt voor het overige verkeer op de N277.

Op basis hiervan is geconcludeerd dat de ontsluiting en bereikbaarheid van Toverland het beste kan worden vormgegeven door de bestaande rotonde te optimaliseren en voorts dat een extra ontsluiting niet wenselijk is. Een extra ontsluiting is derhalve geen variabele in het MER. Uitgangspunt voor een goede ontsluiting van Toverland is een verbetering van de toegang tot de parkeervelden ter plaatse van de slagbomen, hier is een ongehinderde doorstroming voorwaardelijk voor nadere planvorming.

4.4 Alternatieven

Op grond van de in de vorige paragraaf genoemde uitgangspunten en denklijnen zijn de volgende 8 modellen gedefinieerd die in het MER als alternatieven voor het planvoornemen worden uitgewerkt en beoordeeld. De modellen zijn in bijlage 2 in een groter formaat met legenda opgenomen.

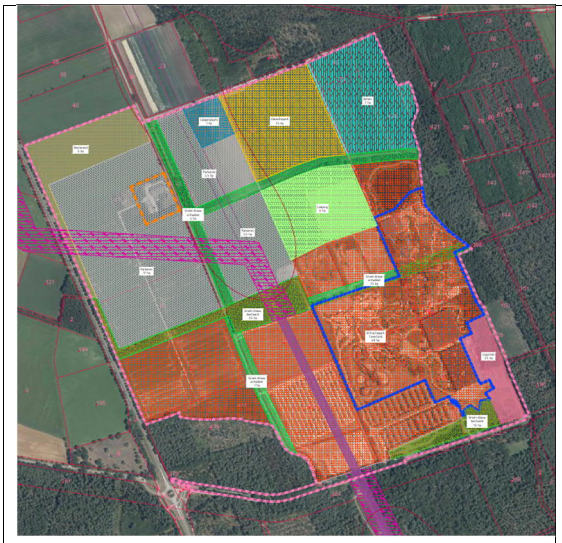




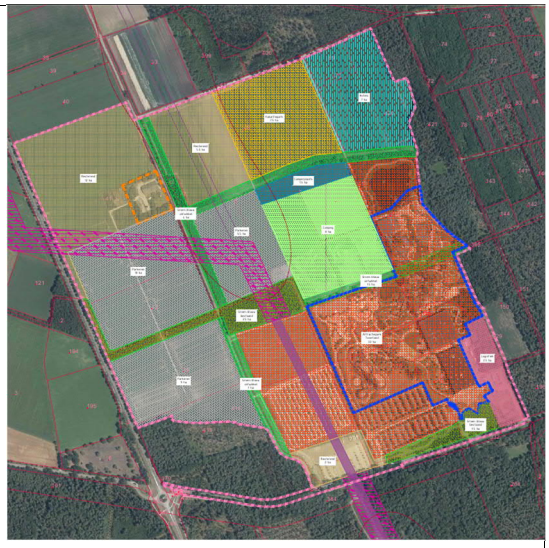
Model 1A: Ruim parkconcept met uitbreiding richting het noorden.



Model 1B: Verdicht parkconcept met uitbreiding richting het noorden.



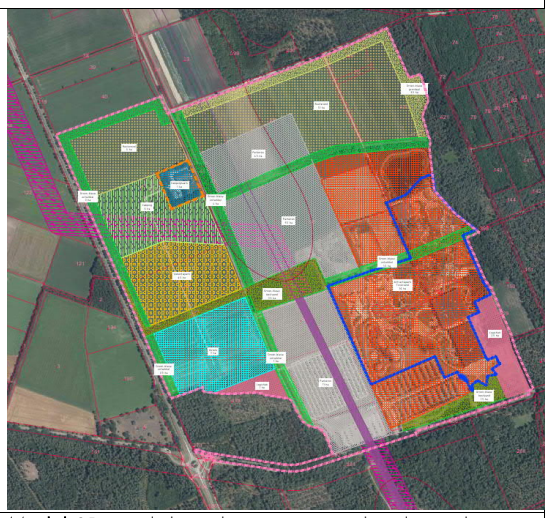
Model 2A: Ruim parkconcept met uitbreiding richting het westen.



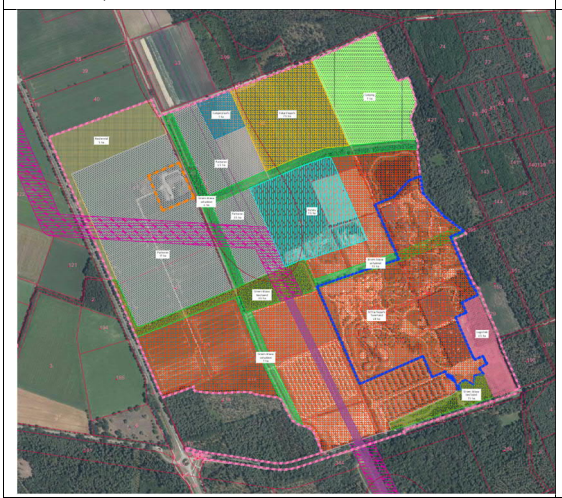
Model 2B: Verdicht parkconcept met uitbreiding richting het westen.



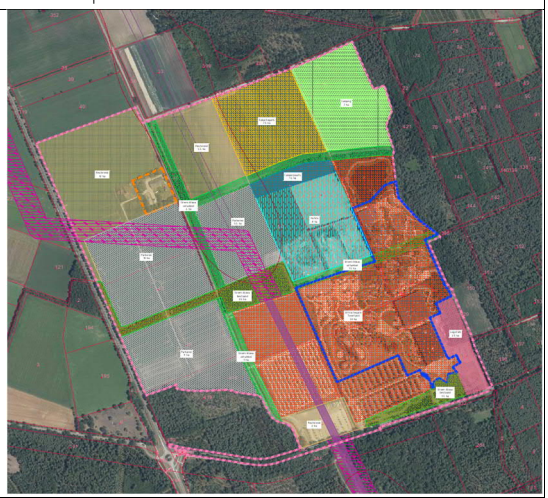
Model 3A: Ruim parkconcept met uitbreiding richting het noorden, de verblijfsfunctie aan de westzijde, een grondwal aan de noordzijde en een groenafscheiding aan de westzijde.



Model 3B: Verdicht parkconcept met uitbreiding richting het noorden, de verblijfsfunctie aan de westzijde, een grondwal aan de noordzijde en een groenafscheiding aan de westzijde.



Model 4A: Ruim parkconcept met uitbreiding richting het westen en verblijfsfunctie centraal geconcentreerd.



Model 4B: Verdicht parkconcept met uitbreiding richting het westen en verblijfsfunctie centraal geconcentreerd.

5 OPZET MER EN BEOORDELINGSKADER

5.1 Inhoud van het MER

Belangrijkste onderdeel van het MER wordt gevormd door de beschrijving van de milieueffecten die worden verwacht als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten, ofwel het planvoornemen. Daarnaast moeten redelijke alternatieven en/of varianten voor de voorgenomen activiteiten worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld. Het MER bevat (vrij naar de wettekst) de volgende onderdelen:

1) Een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
2) Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen inclusief motivering voor de bandbreedte (alternatieven of varianten);
3) Een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte;
4) Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu;
5) Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de bandbreedte kunnen hebben en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
6) Een vergelijking van de als gevolg van onderdeel 4) beschreven verwachte ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk van de in beschouwing genomen bandbreedte;
7) Een overzicht van de leemten in kennis en informatie in de onder 4) en 5) bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens;
8) Een zelfstandig leesbare, niet-technische, samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft over de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven bandbreedte.

In aanvulling op bovenstaande wettelijke verplichte onderdelen, bevat het MER voor Toverland vanwege het toepassen van uitnodigingsplanologie en het ontbreken van een concreet uitgewerkt planvoornemen een toetsingskader waaraan toekomstige planuitwerkingen getoetst kunnen worden zodat het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de besluitvorming kan blijven worden meegenomen.

5.2 Beoordelingskader en wijze van beoordelen

In het MER worden de effecten van de doorontwikkeling van Toverland beschreven en doorontwikkeld op basis van een aantal mogelijke modellen. Het gaat hierbij niet alleen om negatieve effecten; ook positieve effecten worden beschreven. Waar relevant wordt onderscheid gemaakt in permanente effecten in de eindsituatie en tijdelijke effecten die tijdens de aanlegfase optreden. De effectbeschrijving richt zich vooral op de voor de besluitvorming relevante milieuaspecten, en waarmee bij vervolguitwerkingen rekening moet worden gehouden. Ook wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn.

Om de milieueffectenanalyse systematisch uit te voeren, is een beoordelingskader opgesteld. In dit beoordelingskader, dat op de volgende pagina is opgenomen, is per milieuthema een aantal toetsingscriteria geformuleerd. Hierbij is tevens aangegeven of de effecten in het MER kwalitatief of kwantitatief worden beschreven.

Tabel 1. De te onderzoeken milieuaspecten en wijze van effectbeschrijving

Thema	Criterium / Effect	Effectbeschrijving
Verkeer	Bereikbaarheid voor autoverkeer (gevolgen voor doorstroming op de openbare wegen, In ieder geval capaciteit rotonde N277, Helenaveenseweg oost en N277 tot aan afrit A67 en N277 in noordelijke richting).	Kwantitatief
	Bereikbaarheid voor langzaam verkeer	Kwalitatief
	Bereikbaarheid voor hulpdiensten / calamiteitenroutes	Kwalitatief
	Bereikbaarheid voor openbaar vervoer	Kwalitatief
	Gevolgen voor verkeersveiligheid	Kwalitatief
	Gevolgen voor parkeren (parkeercapaciteit en in-uitstroomcapaciteit)	Kwantitatief
Bodem	Beïnvloeding van aardkundige waarden	Kwalitatief
	Invloed op milieuhygiënische bodemkwaliteit	Verkennend bodemonderzoek en evt. aanvullend onderzoek
	Grondbalans	Kwalitatief
Water	Beïnvloeding van grondwaterstanden en – stromingen (waaronder effect op beschermd gebied Keur).	Kwalitatief
	Invloed op oppervlaktewateren	Kwalitatief
	Invloed op grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	Kwalitatief
	Wijze van omgaan met proceswater/afvalwater attracties	Kwalitatief
	Gevolgen voor het bestaande rioolstelsel	Kwalitatief
	Beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen	Kwalitatief
Natuur	Beïnvloeding van Natura 2000-gebieden	Voortoets, evt passende beoordeling
	Beïnvloeding van Natuur Netwerk Nederland	Verkennend evt. aanvullend Flora en Fauna onderzoek
	Beïnvloeding van beschermde flora en fauna	Verkennend evt. aanvullend Flora en Fauna onderzoek
	Potentie voor nieuwe natuurwaarden	Kwalitatief en kwantitatief
Landbouw en bedrijvigheid	Gevolgen voor de omliggende landbouwbedrijven	Kwalitatief
	Gevolgen voor ontwikkelingsmogelijkheden overige bedrijven	Kwalitatief
Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie	Gevolgen voor ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde)	Kwalitatief
	Verlies of aantasting van cultuurhistorisch waardevolle structuren of elementen	Kwalitatief
	Verlies of aantasting van archeologische waarden	Bureau- en evt. aanvullend veldonderzoek
	Mogelijkheden voor nieuwe landschappelijke kwaliteiten	Kwalitatief
Woon- en leefmilieu	Hinder en overlast door wegverkeersgeluid	Modelberekeningen (aantal woningen binnen contouren)
	Hinder en overlast door industrielawaai (= geluid attractiepark en bezoekers)	Modelberekeningen (aantal woningen binnen contouren)
	Beïnvloeding luchtkwaliteit en stikstof	Modelberekening
	Kans op lichthinder	Kwantitatief en kwalitatief
	Geurhinder	Kwantitatief
	Gevolgen voor gezondheid	Kwalitatief (GES/MGR)
	Gevolgen voor externe veiligheid	Risico inventarisatie
	Niet gesprongen explosieven	Bureau- en evt. veldonderzoek
	Kabels en leidingen	KLIC-melding

Klimaat en duurzaamheid	Mogelijkheden voor klimaatadaptie, bijvoorbeeld door buffering waterberging t.b.v. het tegengaan van droogte en wateroverlast.	Kwalitatief
	Bijdrage aan energietransitie	Kwalitatief

In het MER zal per toetsingscriterium het milieueffect worden uitgedrukt op basis van de onderstaande schaal:

++	sterk positief effect
+	positief effect
0/+	beperkt positief effect
0	geen positief en geen negatief effect
0/-	beperkt negatief effect
-	negatief effect
- -	sterk negatief effect

Op basis van de verschillende effectbeschrijvingen kan een onderlinge vergelijking worden gemaakt. Gebruik makend van dit MER vindt uiteindelijk een afweging plaats die leidt tot een voorkeursalternatief dat in het bestemmingsplan verbrede reikwijdte wordt verankerd. Daarnaast wordt op basis van de effectbeschrijvingen een toetsingskader opgesteld met randvoorwaarden waarmee bij de vervolguitwerkingen rekening gehouden moet worden. De milieueffecten worden beoordeeld ten opzichte van het nulalternatief (zie paragraaf 4.2).

6 DE PROCEDURE

6.1 M.e.r.-procedure

Het verschijnen van voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau markeert de start van de m.e.r.-procedure. Deze procedure bestaat uit een aantal stappen.

- *Mededeling*. De initiatiefnemer meldt aan het bevoegd gezag dat ze voornemens is een plan op te stellen waarvoor een Plan–m.e.r.-procedure zal worden doorlopen. Ter toelichting hierop wordt voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau gebruikt. De bekendmaking van deze openbare kennisgeving vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. In deze kennisgeving wordt tevens waangegeven wie in de gelegenheid worden gesteld om advies over de inhoud van het MER uit te brengen.
- *Raadplegen bestuursorganen*. Na de kennisgeving dienen de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieurapport te worden vastgesteld. Bestuursorganen die met het plan te maken krijgen, worden over de voorgenomen ontwikkelingen geraadpleegd. De NRD is het document waarmee deze raadpleging wordt uitgevoerd. Bestrokken partijen worden in de gelegenheid gesteld eventuele zienswijzen en bedenkingen aan te geven zodat deze meegenomen kunnen worden bij het opstellen van het MER. De notitie wordt gedurende een periode van zes weken voor eenieder ter visie gelegd en er kunnen zienswijzen worden ingediend. Tevens wordt in deze tweede procedurestap de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-mer) gevraagd een advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Nadat het bevoegd gezag, rekening houdend met de binnengekomen adviezen, reikwijdte en detailniveau heeft vastgesteld, koppelt ze deze terug aan de initiatiefnemer.
- *Opstellen Milieurapport* (beperkte project-MER). Mede aan de hand van de vastgestelde reikwijdte en Detailniveau wordt vervolgens het milieurapport opgesteld. Tijdens deze stap wordt tevens het ontwerp bestemmingsplan verbrede reikwijdte opgesteld. Het ontwerp bestemmingsplan en het MER worden vervolgens gezamenlijk en gecoördineerd ter inzage gelegd.
- *Terinzagelegging en inspraak*. Dit besluit tot terinzagelegging wordt openbaar kenbaar gemaakt, waarna de documenten gedurende zes weken ter visie liggen en eenieder mondeling of schriftelijk een reactie op de stukken kan geven. Tijdens deze periode wordt tevens aan de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd het MER te toetsen op volledigheid, juistheid en objectiviteit.
- *Motivering in het definitieve ontwerpplan*. Mede op basis van de inspraakresultaten en met in achtneming van het MER stelt het bevoegd gezag vervolgens de definitieve bestemmingsplan vast.
- *Bekendmaking en mededeling van het plan*. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt deze bekend gemaakt.
- *Bezwaar en beroep*. Belanghebbenden hebben vervolgens de mogelijkheid om bezwaar en beroep aan te tekenen.
- *Evaluatie en monitoring*. Nadat de voorgenomen activiteiten zijn uitgevoerd dienen de werkelijk optredende milieueffecten in beeld te worden gebracht en geëvalueerd. In het MER wordt daarvoor een eerste aanzet gegeven.

6.2 Raadplegen instanties

Bij het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau van het Plan-MER voor Toverland raadpleegt het bevoegd gezag in ieder geval de wettelijk voorgeschreven bestuursorganen. Aan het bevoegd gezag wordt voorgesteld in ieder geval de volgende instanties en groeperingen over dit project te raadplegen:

- Gedeputeerde Staten van Limburg
- Burgemeester en Wethouders van de omliggende gemeenten (Venray, Venlo, Peel en Maas, Deurne)
- Dorpsraden van Sevenum, Kronenberg en America en overlegplatform Evertsoord
- Burgerinitiatief Leefbaarheid Kronenberg en Evertsoord
- Werkgroep Behoud de Peel

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat / Rijkswaterstaat
- Waterschap Limburg
- LLTB
- Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed
- Staatsbosbeheer
- Heemkunde Vereniging Sevenum
- Stichting Landschap Horst aan de Maas
- Lokale wildbeheereenheid
- Stichting Das en Boom
- Leisure belangenverenigingen
- Gasunie
- Veiligheidsregio Limburg-Noord
- Commissie voor de m.e.r.

6.3 Reacties

Er wordt een openbare kennisgeving gepubliceerd die aangeeft welke procedure het bevoegd gezag wenst te volgen. Daarnaast ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedurende zes weken voor eenieder ter inzage en kunnen zienswijzen worden ingediend. Bij het opstellen van het MER zal hier rekening mee worden gehouden. Reacties kunnen per post worden aangeleverd aan:

Gemeente Horst aan de Maas
t.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 6005
5960 AA HORST

Ook is de initiatiefnemer voornemens om gedurende de periode van terinzagelegging een openbare informatiebijeenkomst te organiseren waarin het voornemen wordt toegelicht.

BIJLAGEN

B1 MEMO VERKEERSANALYSE

Toelichting

Betreft	Verkenning ontsluiting Toverland
Ons kenmerk	TOV001
Datum	Maart 2021
Behandeld door	M. Kersten

Opsteller	Verificatie	Validatie
M. Kersten	D. Gijsbers	P. van den Akker
		

INLEIDING

In opdracht van Toverland werkt Kragten momenteel aan een ruimtelijke procedure (m.e.r. en bestemmingsplan met verbrede reikwijdte) voor de uitbreiding van activiteiten van Toverland op de middellange en lange termijn. De ambities van Toverland reiken daarvoor verder dan alleen uitbreiding van dagrecreatie (pretpark), ook verblijfsrecreatie in de vorm van een hotel en/of recreatieverblijven wordt daarbij beschouwd. Op lange termijn streeft Toverland naar een maximaal bezoekersaantal van circa 3,7 miljoen op jaarbasis. Om dat te bereiken zal enerzijds het aantal maatgevende drukke dagen op jaarbasis toenemen en anderzijds zal het op de piekdagen drukker worden. Daar waar in de huidige situatie op dagbasis maximaal 15.000 bezoekers Toverland bezoeken, zal dit in de toekomst groeien naar maximaal 30.000 bezoekers per dag op piekdagen. De huidige piekdag (15.000 bezoekers per dag anno 2019) zal dan meer regel dan uitzondering zijn. In de huidige situatie betreft dit bezoekersaantal uitsluitend daggasten, terwijl in de toekomst ook verblijfsrecreatie wordt aangeboden. Hierdoor kunnen gasten ook meerdere aaneengesloten dagen een bezoek aan het park brengen.



Figuur 1: Plangebied Toverland in omgeving, huidige situatie (bron: streetsmart.cyclomedia.com)

Dergelijke ontwikkelingen vergen niet alleen een fysieke uitbreiding van het park en bijvoorbeeld parkeermogelijkheden, ook de toeleidende (openbare) infrastructuur moet hiervoor geschikt zijn. In deze toelichting is een eerste verkenning van ontsluitingsmogelijkheden opgenomen ten behoeve van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), die in het kader van de m.e.r. procedure het eerste formele besluitvormingsdocument vormt inzake te onderzoeken alternatieven (en eventueel varianten) en de diepgang van de onderzoeken in dat kader.

HUIDIGE SITUATIE

In de huidige situatie is Toverland bereikbaar via de N277 Middenpeelweg (N-Z) en de Helenaveenseweg (O-W). De parkeerterreinen van Toverland zijn via de Helenaveenseweg op een tweetal locaties toegankelijk. Zowel aankomst als vertrek verloopt via de Helenaveenseweg en de rotonde ter plaatse van de aansluiting Helenaveenseweg-N277 Middenpeelweg. Deze aansluiting van de Helenaveenseweg op de N277 is door middel van een enkelstrooksrotonde vormgegeven, met een bypass op de belangrijkste relatie, van zuid (uit de richting A67) naar de Helenaveenseweg (verkeer naar Toverland toe).



Figuur 2: Huidige situatie ontsluiting

Op basis van huidige aankomst- en vertrekpatronen van bezoekers op een piekdag[1] (max. 15.000 per dag) is met behulp van de meerstrooksrotondeverkenner berekend of de huidige rotonde het verkeer (in theorie) kan verwerken. Hiervoor is gebruik gemaakt van informatie inzake de bezoekersaantallen van Toverland (peiljaar 2019, i.v.m. beperkingen COVID-19 in 2020):

1. Op basis van het aankomstpatroon in het drukste uur blijkt dat de rotonde het verkeer <u>in theorie wel</u> kan verwerken tijdens een aankomstpiek (bijlage 1).
2. Op basis van het vertrekpatroon in het drukste uur blijkt dat de rotonde het verkeer <u>in theorie niet</u> kan verwerken tijdens een vertrekpiek (bijlage 2) → het verkeer kan tijdens de vertrekpiek wel worden afgewikkeld indien de bestaande rotonde wordt omgebouwd tot bijv. een meerstrooksrotonde (knierotonde of spiraalrotonde).

[1] Aankomst- en vertrekgegevens zijn aangeleverd door Toverland op basis van slagboomgegevens, inzake bezoekersaantallen op diverse drukke dagen in 2019. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van gegevens van (incidentele) piekdagen.

Ad 1.
In 2019 is in opdracht van de gemeente Horst aan de Maas een Mobiliteitsvisie voor het gebied de Peelbergen opgesteld[2]. In het kader van die studie is reeds op hoofdlijnen gekeken naar knelpunten tijdens piekmomenten van Toverland. Voor de aankomstperiode is geconstateerd dat op drukke dagen incidenteel stagnatie ontstaat die reikt tot aan de A67. Uit een aantal schouwmomenten is gebleken dat met name de toegang van de parkeerterreinen hier debet aan is. Bezoekers kunnen bij de slagbomen onvoldoende snel het parkeerterrein worden opgeleid, waardoor terugslag ontstaat richting de N277. De kruispunten en rotondes op de toeleidende route via de A67-N277 hebben voldoende capaciteit om het verkeersaanbod af te wikkelen.

Ad 2.
Het aantal vertrekkende bezoekers is aangeleverd door Toverland, aan de hand van telgegevens bij het verlaten van het park. De uitgaande stroom van voertuigen wordt echter bepaald door de uitrijcapaciteit van de slagbomen en de mogelijkheid om de Helenaveenseweg op te rijden richting de N277. De capaciteit hiervan is beduidend lager dan de rotonde zou moeten kunnen verwerken. Naar verwachting zal vertrekkend verkeer eerder te maken krijgen met stagnatie op het parkeerterrein dan ter plaatse van de rotonde met de N277. Op dit moment zijn er ook geen signalen van stagnatie ter hoogte van de N277 tijdens vertrekpieken.

TOEKOMSTIGE SITUATIE

Met de uitbreiding van Toverland naar de toekomst toe is ook een betere bereikbaarheid en ontsluiting een vereiste. Het aantal bezoekers neemt immers toe, en daarmee ook de piekdrukte. Voor de verkeersberekeningen van de toekomstige situatie is een piekdag beschouwd, met maximaal 30.000 bezoekers per dag. Ook in het kader van de eerder genoemde Mobiliteitsvisie is hiervoor een doorkijk gemaakt. Belangrijk punt van aandacht hierbij is spreiding van bezoekers bij verruiming van openingstijden. Met name op drukke dagen zal een verruiming van openingstijden (tot 23.00u) bijdragen aan een gelijkmatiger aankomst- en vertrekpatroon en daardoor minder kans op stagnatie. In de huidige situatie wordt verruiming van openingstijden reeds af en toe toegepast, met de beoogde uitbreiding is Toverland voornemens om dit structureel toe te passen tijdens drukke periodes.



Figuur 3 Beoogd zoekgebied uitbreiding

[2] Mobiliteitsvisie De Peelbergen (Kragten, 2019).

Navolgend is een drietal varianten beschouwd die kunnen bijdragen aan een toekomstvaste ontsluiting. Uitgangspunt voor alle varianten is dat met de uitbreiding van Toverland ook structureel beter invulling wordt gegeven aan de toegang tot de parkeerterreinen, waardoor stagnatie ten gevolge van het passeren van de slagbomen tot een minimum wordt beperkt. Aangezien in de toekomst ook verblijfsrecreatie wordt aangeboden zorgen niet alle bezoekers op een piekdag voor verkeersbewegingen. Een deel van de verblijfsgasten is immers meerdere dagen op het park aanwezig. In de berekeningen is derhalve uitgegaan van maximaal 24.500 bezoekers die op een piekdag per auto/bus aankomen en vertrekken. De overige aanwezige gasten in het park op een piekdag (5.500) zijn verblijfsgasten van één van de recreatievoorzieningen, die géén verkeersbewegingen veroorzaken op de openbare weg op betreffende piekdag.

Variant 1

In variant 1 is uitgegaan van een optimalisatie van de bestaande infrastructuur. Met name de ontsluiting van Toverland via de Helenaveenseweg kan worden verbeterd. In deze variant wordt dit verwezenlijkt door verkeer naar de parkeerterreinen van Toverland via de Helenaveenseweg in een doorgaande verbinding richting de Schorfvenweg te leiden. De Helenaveenseweg richting Sevenum sluit daar als ondergeschikte weg op aan. Wij geven hiervoor de suggestie mee om de huidige toegang van het voormalige hoofdparkeerterrein ook via de Schorfvenweg te laten lopen (indien dit als parkeerterrein blijft gehandhaafd, zie P? in figuur 4).



Figuur 4: Toekomstige situatie, variant 1

Op basis van rotondeberekeningen is gebleken dat de huidige rotonde het verkeer van en naar Toverland tijdens de aankomstpiek (bij 30.000 bezoekers per dag, waarvan 24.500 daggasten) nog steeds kan verwerken (Bijlage 3). Voorwaarde hierbij is een goede toegankelijkheid van de parkeerterreinen, zodat geen terugslag ontstaat. De uitstroom is nog niet berekend, omdat deze sterk afhankelijk is van de openingstijden, maar met meer structurele verruiming van openingstijden zal de huidige piek in uitstroom naar verwachting niet significant wijzigen. Overigens is wel duidelijk dat de capaciteit van de rotonde in de aankomst groter is dan tijdens vertrek. Dit kan enerzijds worden verklaard door de bypass en anderzijds door het feit dat verreweg het merendeel van het verkeer bij vertrek de rotonde driekwart rond moet rijden richting de A67. Dit heeft invloed op de capaciteit van de rotonde.

Variant 2

In variant 2 is voor het ingaande en voor het uitgaande verkeer een separate ontsluiting voorzien. Ingaand verkeer maakt gebruik van de bestaande route via de Helenaveenseweg-Schorfvenweg richting de parkeerterreinen. Verkeer dat Toverland verlaat maakt gebruik van een nieuwe verbinding richting de N277, en sluit daar middels een nieuwe aansluiting aan op de N277 Middenpeelweg (vooralsnog ingetekend als een rotondevorm). In deze variant ontstaat als het ware een lus via het terrein van Toverland. Het realiseren van een extra aansluiting op de N277 is daarvoor noodzakelijk, gelegen tussen de huidige rotondes ter plaatse van de Helenaveenseweg en de noordelijk gelegen Peelstraat (nabij het ECDP).



Figuur 5: Toekomstige situatie, variant 2

Qua aankomstpatroon wijkt deze variant niet af van variant 1, wat inhoudt dat de huidige rotonde voldoende capaciteit (Bijlage 4) heeft om het verkeer te verwerken mits de toegang naar de parkeerterreinen goed is geregeld. De pieken in de uitstroom zijn ook hier afhankelijk van de openingstijden en eventuele spreiding van vertrekkende bezoekers. Aandachtspunt in deze variant ten opzichte van variant 1 is dat het vertrekkende verkeer twee rotondes moet passeren, namelijk eerst de nieuwe rotonde en vervolgens de bestaande rotonde ter plaatse van de Helenaveenseweg. Ook vormt de extra rotonde voor het dagelijkse verkeer op de N277 (noord-zuid gericht, niet-Toverland bezoekers) een extra obstakel tussen de reeds bestaande rotondes (Peelstraat en Helenaveenseweg). Op een afstand van nog geen twee kilometer zijn dan drie rotondes aanwezig. Dit bevordert de doorstroming en capaciteit van de N277 niet en vormt een extra conflictpunt tussen verkeer. Vanuit die optiek is deze variant beduidend minder optimaal dan variant 1.

Variant 3

Variant 3 gaat uit van het realiseren van één nieuwe centrale toegang naar Toverland vanaf de N277 Middenpeelweg, noordelijk van de bestaande aansluiting Helenaveenseweg. In deze variant heeft de Helenaveenseweg géén functie meer voor bezoekers van Toverland, maar dient deze uitsluitend voor overige weggebruikers (herkomst- en bestemmingsverkeer Sevenum, aanwonenden, perceeleigenaren) en bijvoorbeeld personeel van Toverland. Alle bezoekers, zowel ingaand als uitgaand, maken in deze variant gebruik van de nieuwe toegangsweg, zoals weergegeven in figuur 6.



Figuur 6: Toekomstige situatie, variant 3

Voor deze variant is een tweetal berekeningen uitgevoerd met de meerstrooksrotondeverkenner. Eén berekening voor de bestaande rotonde Helenaveenseweg (met aangepaste verkeersstromen als gevolg van de gewijzigde hoofdontsluiting) en één berekening voor de nieuwe rotonde ter ontsluiting van Toverland. Uit de rekenresultaten blijkt dat de bestaande rotonde het verkeer in de aankomstpiek niet kan verwerken (Bijlage 5.1). De nieuwe rotonde kan het verkeer in de aankomstpiek wel verwerken, uitgaande van eveneens een bypass richting Toverland (Bijlage 5.2). Gezien de constatering dat de bestaande rotonde in deze variant een knelpunt vormt is deze variant niet haalbaar.

CONCLUSIES VERKENNING ONTSLUITING TOVERLAND

Op basis van deze verkenning kunnen enkele conclusies worden getrokken inzake de bereikbaarheid en ontsluiting van Toverland in de toekomstige situatie:

- Ontsluiting van Toverland via de bestaande rotonde en via de Helenaveenseweg lijkt het meest optimaal te functioneren.
    - De verkeersafwikkeling tijdens de vertrekpiek kan worden verbeterd door de bestaande enkelstrooksrotonde om te bouwen tot bijvoorbeeld een knierotonde.
    - Aanpassingen aan de Helenaveenseweg en de toegang naar de parkeerterreinen van Toverland zijn wenselijk om een optimale doorstroming te kunnen borgen. In de nadere planvorming kan invulling worden gegeven aan deze optimalisatie.
    - De invloed van vertrekpieken op de doorstroming en capaciteit van de N277 moet in overleg nog nader worden beschouwd, met name in relatie tot de gewenste uitbreiding van het park en verruiming van openingstijden. Met aanpassing van de bestaande rotonde en

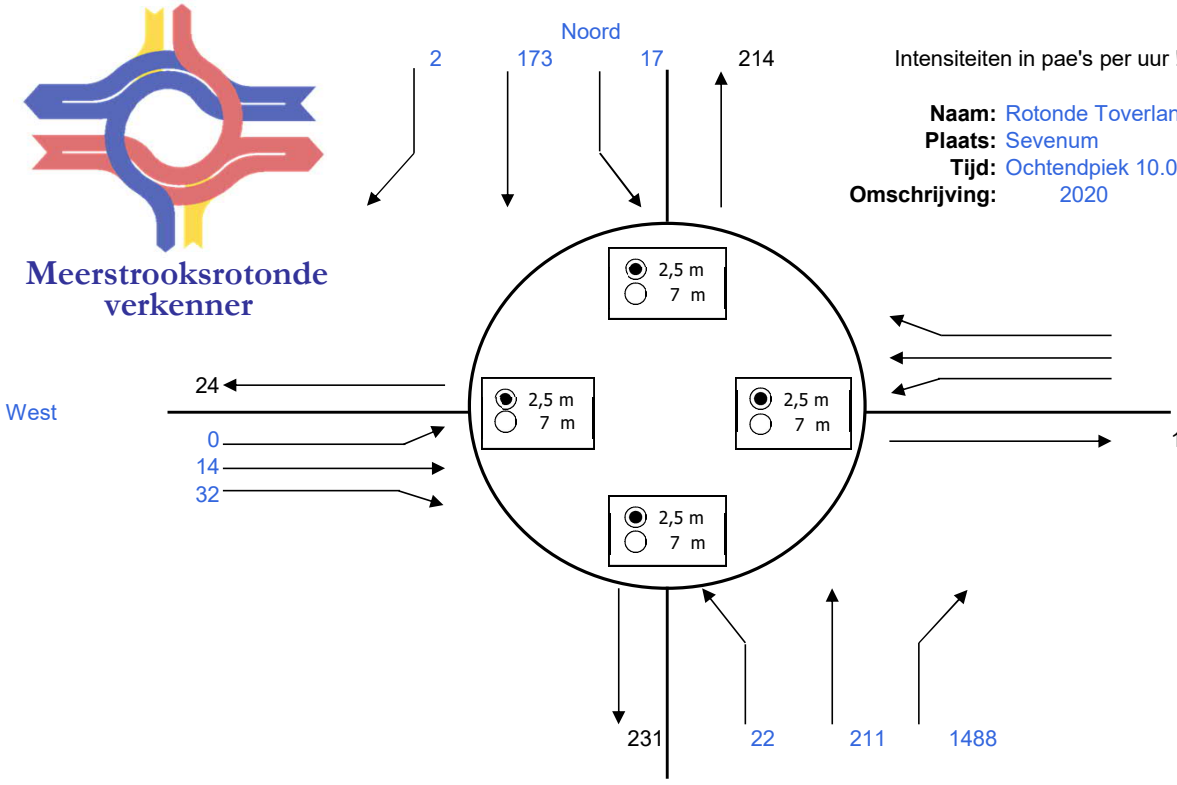
optimalisaties aan de Helenaveenseweg kunnen de huidige pieken (toekomstig meer frequent voorkomend) probleemloos worden afgewikkeld.
    - Verruiming van openingstijden heeft hoe dan ook altijd een positieve invloed op spreiding van bezoekers. Zowel voor de aankomstpiek als de vertrekpiek kan dit bijdragen aan het minimaliseren van de kans op capaciteitsknelpunten. Het exacte effect wordt in de nadere planvorming nog nader onderzocht.
    - Voorwaarde voor een goede afwikkeling op het openbare wegennet is een optimalisatie van de toegang van en naar de parkeervelden van Toverland, o.a. door betere doorstroming ter plaatse van de slagbomen. De entree tot het parkeerterrein mag niet dermate stagneren dat terugslag naar de openbare wegen ontstaat.
- Het realiseren van een tweede rotonde voor het scheiden van aankomend en vertrekkend verkeer (variant 1) heeft géén toegevoegde waarde voor de ontsluiting en bereikbaarheid van Toverland. Een tweede rotonde vormt bovendien een extra obstakel voor het dagelijkse verkeer op de N277 (noord-zuid gericht, niet-Toverland bezoekers) tussen de reeds bestaande rotondes (Peelstraat en Helenaveenseweg). Vanuit oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid is dit niet wenselijk.
- Het realiseren van één volledig nieuwe ontsluiting van Toverland, noordelijk van de Helenaveenseweg is niet haalbaar, vanwege het feit dat de bestaande rotonde onvoldoende capaciteit heeft om verkeer af te wikkelen. De rotonde moet wel gehandhaafd blijven omdat deze voor het wegennet in Horst aan de Maas ook een functie vervult voor andere weggebruikers (niet Toverland bezoekers).

Op basis van voorgaande verkenning concluderen wij dat de ontsluiting en bereikbaarheid van Toverland, met de beoogde uitbreiding, het beste kan worden vormgegeven door de bestaande rotonde Helenaveenseweg-N277 Middenpeelweg en de Helenaveenseweg zelf te optimaliseren. Het realiseren van extra of nieuwe ontsluitingen op de N277 biedt géén toegevoegde waarde, en doet zelfs afbreuk aan de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Bijlagen

Bijlage 1 – Huidige situatie aankomstpiek
Bijlage 2 – Huidige situatie vertrekpiek
Bijlage 3 – Toekomstige situatie variant 1 aankomstpiek
Bijlage 4 – Toekomstige situatie variant 2 aankomstpiek
Bijlage 5.1 – Toekomstige situatie variant 3 aankomstpiek (huidige rotonde)
Bijlage 5.2 – Toekomstige situatie variant 3 aankomstpiek (nieuwe rotonde)

Meerstrooksrotonde verkenner



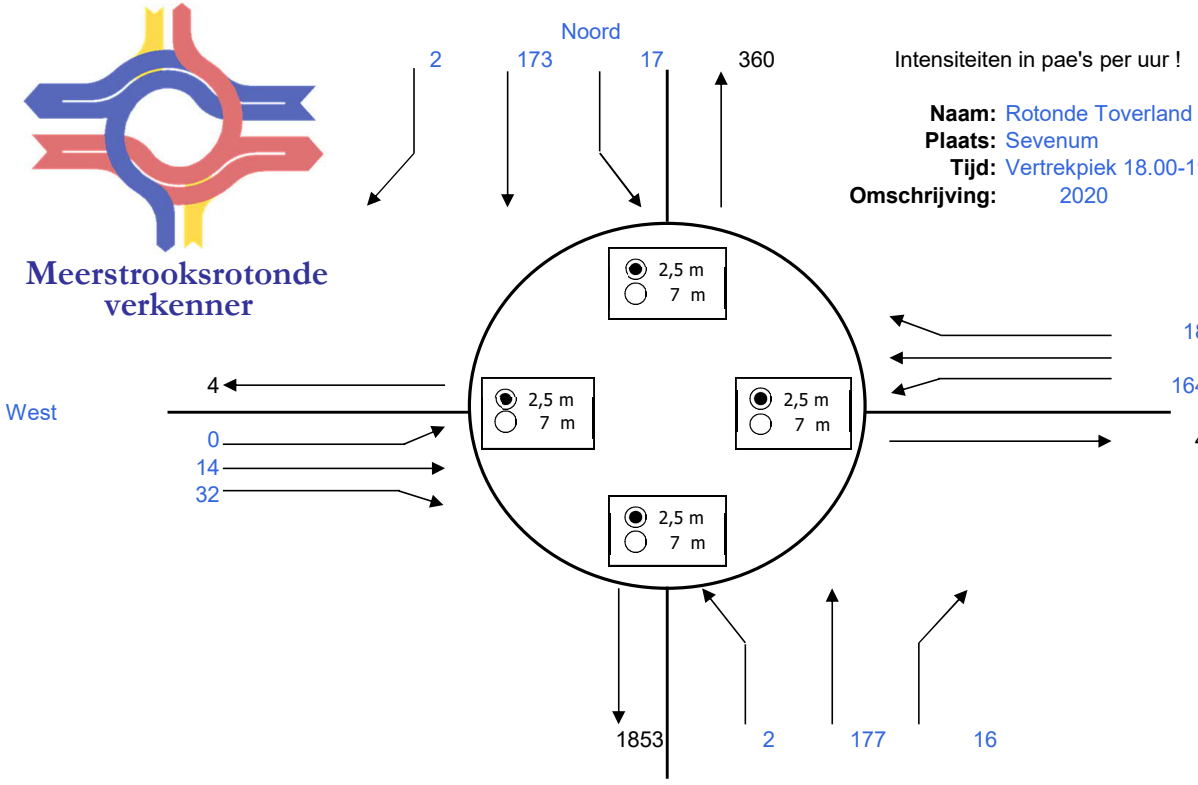
Intensiteiten in pae's per uur !

Naam: Rotonde Toverland
Plaats: Sevenum
Tijd: Ochtendpiek 10.00u - 11.00u
Omschrijving: 2020

1519

Resultaten		VG	ri.	Tgem	ri.
1str. rotonde		1,17	Z	999999,9	Z
Passeerb. rotonde	OK	0,16	Z	2,9	Z
Partiële eirotonde |		1,11	ZR	999999,9	ZR
Partiële eirotonde --		1,21	Z	999999,9	Z
Partiële turborotonde |		1,11	ZR	999999,9	ZR
Partiële turborotonde --		1,00	ZR	849,1	ZR
Eirotonde |		0,98	ZR	141,1	ZR
Eirotonde —		1,21	Z	999999,9	Z
Turborotonde |		0,98	ZR	147,6	ZR
Turborotonde —	OK	0,59	ZR	6,1	ZL
Knierotonde └	OK	0,58	ZR	6,1	ZL
Knierotonde ┌	OK	0,15	ZL	2,8	ZL
Knierotonde ┐		1,14	ZR	999999,9	ZR
Knierotonde ┘		1,00	ZR	849,1	ZR
Spiraalrotonde |		0,98	ZR	156,4	ZR
Spiraalrotonde —	OK	0,57	ZR	5,8	ZM
Rotorrotonde	OK	0,50	ZM	4,9	ZM
Specifieke 3-taks rotondes:					
Gestr. knie -'- └		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie I- ┌		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -,- ┐		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -I ┘		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -'- |		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde I- —		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -I		nvt	nvt	nvt	nvt
				in s/pae	

Meerstrooksrotonde verkenner

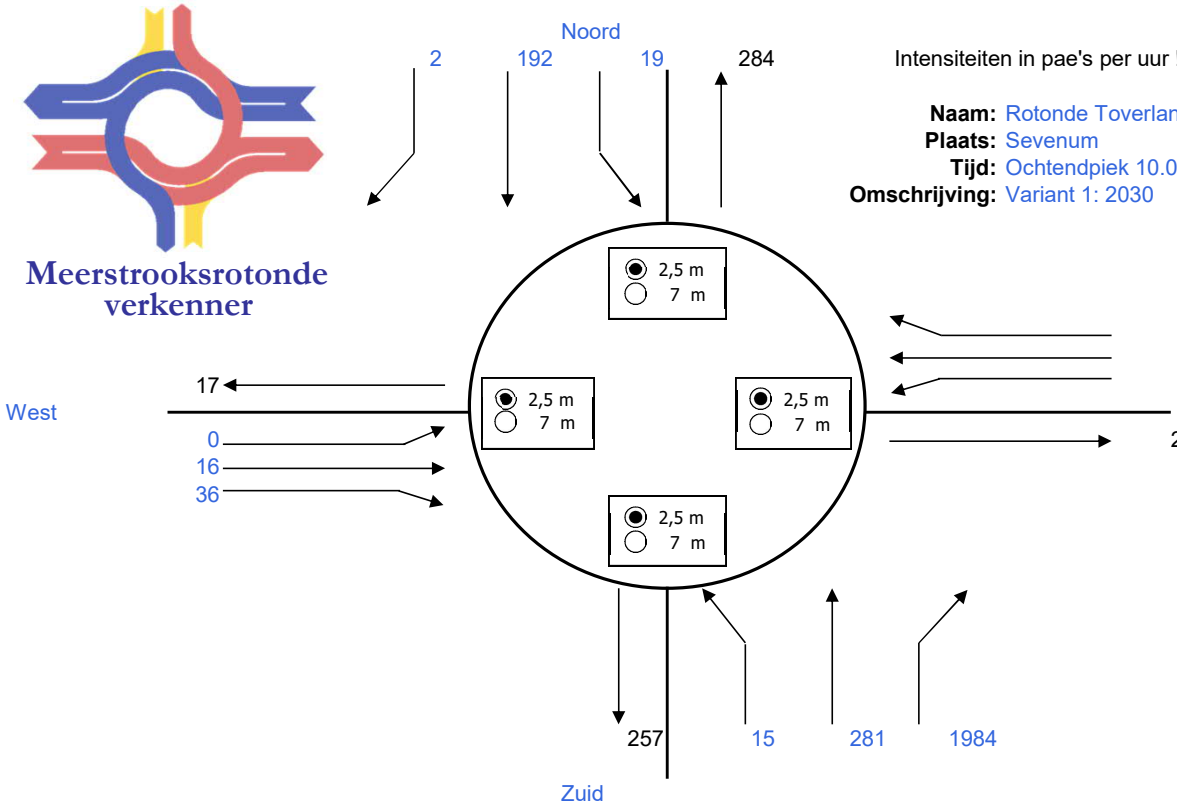


Intensiteiten in pae's per uur !

Naam: Rotonde Toverland
Plaats: Sevenum
Tijd: Vertrekpiek 18.00-19.00
Omschrijving: 2020

	Resultaten		VG	ri.	Tgem	ri.
47	1str. rotonde		102,44	W	999999,9	N
	Passeerb. rotonde		31,33	W	999999,9	N
	Partiële eirotonde |		3,67	W	999999,9	W
	Partiële eirotonde --		2,18	N	999999,9	N
	Partiële turborotonde |		1,23	OL	999999,9	WL
	Partiële turborotonde --		2,16	NL	999999,9	NL
	Eirotonde |		2,04	W	999999,9	W
	Eirotonde —		2,18	N	999999,9	N
	Turborotonde |		1,22	OL	999999,9	OL
	Turborotonde —		2,16	NL	999999,9	NL
	Knierotonde └		1,18	OL	999999,9	NR
	Knierotonde ┌	OK	0,66	OR	32,1	WL
	Knierotonde ┐		2,16	NL	999999,9	NL
	Knierotonde ┘		1,21	OL	999999,9	NL
	Spiraalrotonde |	OK	0,61	OL	32,9	WM
	Spiraalrotonde —		1,48	NM	999999,9	OL
	Rotorrotonde		1,21	OL	999999,9	OL
	Specifieke 3-taks rotondes:					
	Gestr. knie -'- └		nvt	nvt	nvt	nvt
	Gestr. knie l- ┌		nvt	nvt	nvt	nvt
	Gestr. knie -,- ┐		nvt	nvt	nvt	nvt
	Gestr. knie -l ┘		nvt	nvt	nvt	nvt
	Sterrotonde -'- |		nvt	nvt	nvt	nvt
	Sterrotonde l- —		nvt	nvt	nvt	nvt
	Sterrotonde -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
	Sterrotonde -l		nvt	nvt	nvt	nvt
					in s/pae	

Meerstrooksrotonde verkenner



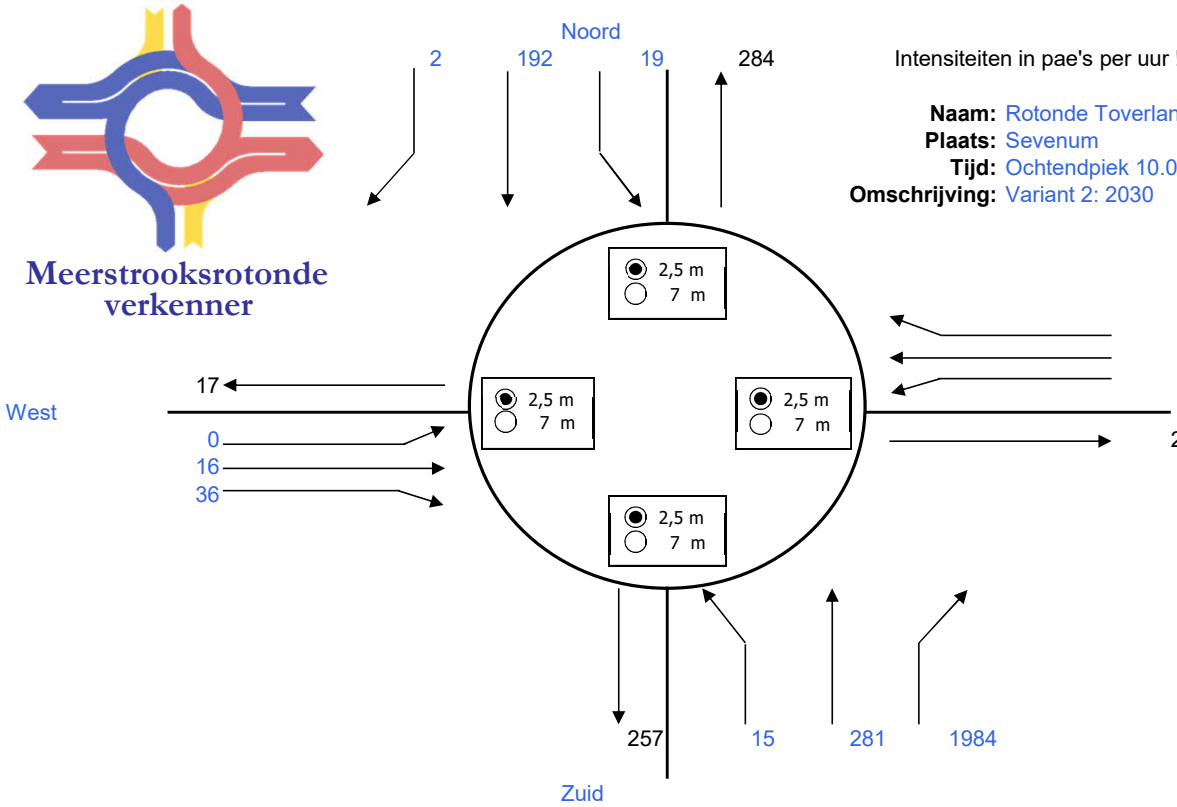
Intensiteiten in pae's per uur !

Naam: Rotonde Toverland
Plaats: Sevenum
Tijd: Ochtendpiek 10.00u - 11.00u
Omschrijving: Variant 1: 2030

2019

Resultaten		VG	ri.	Tgem	ri.
1str. rotonde		1,56	Z	999999,9	Z
Passeerb. rotonde	OK	0,46	Z	4,5	Z
Partiële eirotonde |		1,49	ZR	999999,9	ZR
Partiële eirotonde --		1,61	Z	999999,9	Z
Partiële turborotonde |		1,49	ZR	999999,9	ZR
Partiële turborotonde --		1,34	ZR	999999,9	ZR
Eirotonde |		1,31	ZR	999999,9	ZR
Eirotonde —		1,61	Z	999999,9	Z
Turborotonde |		1,32	ZR	999999,9	ZR
Turborotonde —	OK	0,78	ZR	11,6	ZL
Knierotonde └	OK	0,78	ZR	11,4	ZL
Knierotonde ┌	OK	0,45	ZL	4,4	ZL
Knierotonde ┐		1,52	ZR	999999,9	ZR
Knierotonde ┘		1,34	ZR	999999,9	ZR
Spiraalrotonde |		1,32	ZR	999999,9	ZR
Spiraalrotonde —	OK	0,76	ZR	10,5	ZM
Rotorrotonde	OK	0,66	ZR	7,3	ZM
Specifieke 3-taks rotondes:					
Gestr. knie -'- └		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie l- ┌		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -,- ┐		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -l ┘		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -'- |		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde l- —		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -l		nvt	nvt	nvt	nvt
				in s/pae	

Meerstrooksrotonde verkenner



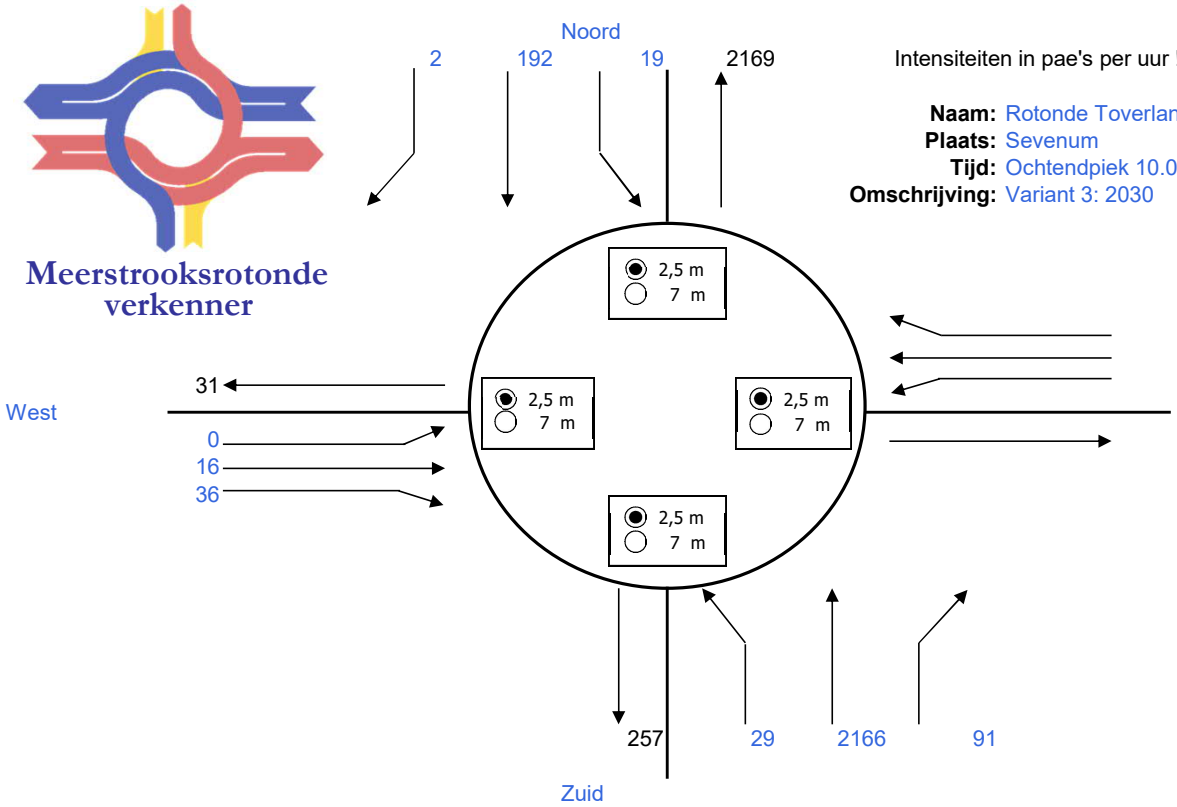
Intensiteiten in pae's per uur !

Naam: Rotonde Toverland
Plaats: Sevenum
Tijd: Ochtendpiek 10.00u - 11.00u
Omschrijving: Variant 2: 2030

2019

Resultaten		VG	ri.	Tgem	ri.
1str. rotonde		1,56	Z	999999,9	Z
Passeerb. rotonde	OK	0,46	Z	4,5	Z
Partiële eirotonde |		1,49	ZR	999999,9	ZR
Partiële eirotonde --		1,61	Z	999999,9	Z
Partiële turborotonde |		1,49	ZR	999999,9	ZR
Partiële turborotonde --		1,34	ZR	999999,9	ZR
Eirotonde |		1,31	ZR	999999,9	ZR
Eirotonde —		1,61	Z	999999,9	Z
Turborotonde |		1,32	ZR	999999,9	ZR
Turborotonde —	OK	0,78	ZR	11,6	ZL
Knierotonde └	OK	0,78	ZR	11,4	ZL
Knierotonde ┌	OK	0,45	ZL	4,4	ZL
Knierotonde ┐		1,52	ZR	999999,9	ZR
Knierotonde ┘		1,34	ZR	999999,9	ZR
Spiraalrotonde |		1,32	ZR	999999,9	ZR
Spiraalrotonde —	OK	0,76	ZR	10,5	ZM
Rotorrotonde	OK	0,66	ZR	7,3	ZM
Specifieke 3-taks rotondes:					
Gestr. knie -'- └		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie l- ┌		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -,- ┐		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -l ┘		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -'- |		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde l- —		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -l		nvt	nvt	nvt	nvt
				in s/pae	

Meerstrooksrotonde verkenner

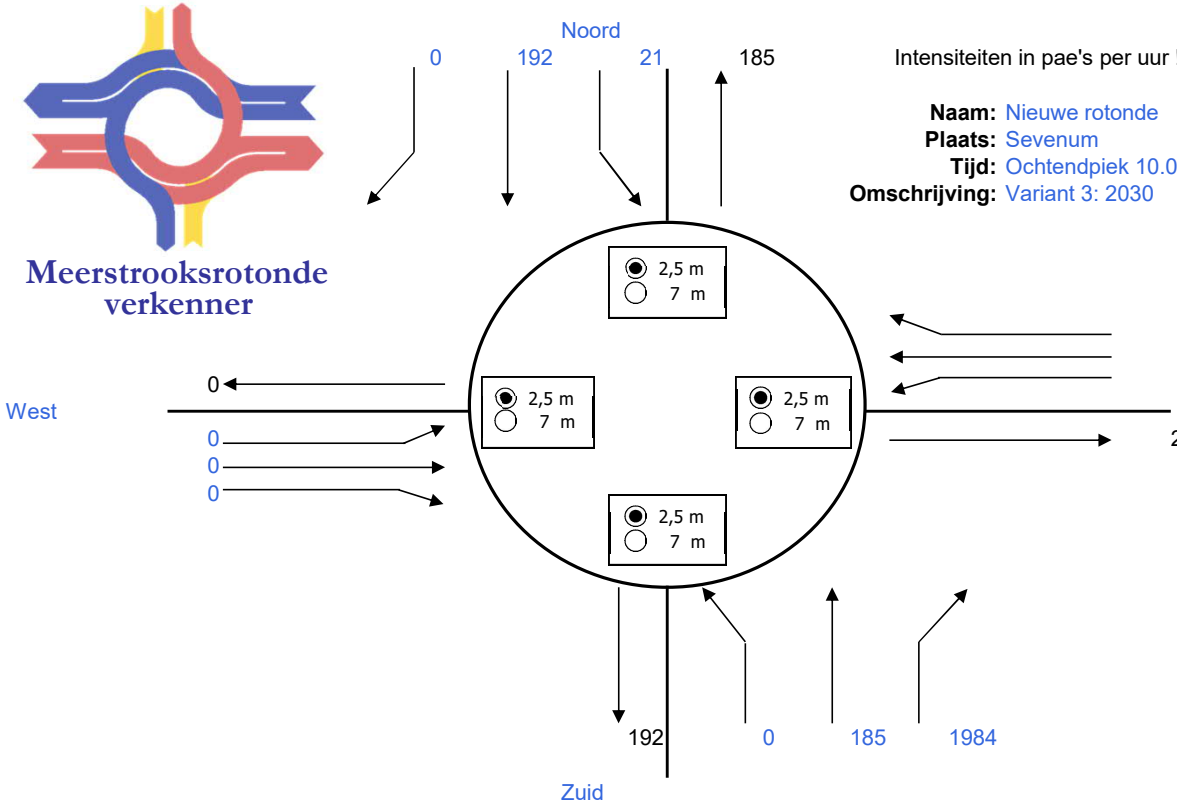


Intensiteiten in pae's per uur !

Naam: Rotonde Toverland
Plaats: Sevenum
Tijd: Ochtendpiek 10.00u - 11.00u
Omschrijving: Variant 3: 2030

	Resultaten	VG	ri.	Tgem	ri.
126	1str. rotonde	71,33	O	999999,9	O
	Passeerb. rotonde	64,67	O	999999,9	O
	Partiële eirotonde |	71,33	O	999999,9	O
	Partiële eirotonde --	64,44	OL	999999,9	OR
	Partiële turborotonde |	64,67	OL	999999,9	OR
	Partiële turborotonde --	64,44	OL	999999,9	OR
	Eirotonde |	71,33	O	999999,9	O
	Eirotonde —	64,44	OL	999999,9	OR
	Turborotonde |	64,67	OL	999999,9	OL
	Turborotonde —	64,44	OL	999999,9	OR
	Knierotonde └	64,67	OL	999999,9	OL
	Knierotonde ┌	35,67	OR	999999,9	OR
	Knierotonde ┐	64,44	OL	999999,9	OR
	Knierotonde ┘	64,67	OL	999999,9	OL
	Spiraalrotonde |	32,33	OM	999999,9	OM
	Spiraalrotonde—	64,44	OL	999999,9	OR
	Rotorrotonde	64,44	OL	999999,9	OL
	Specifieke 3-taks rotondes:				
	Gestr. knie -'- └	nvt	nvt	nvt	nvt
	Gestr. knie l- ┌	nvt	nvt	nvt	nvt
	Gestr. knie -,- ┐	nvt	nvt	nvt	nvt
	Gestr. knie -l ┘	nvt	nvt	nvt	nvt
	Sterrotonde -'- |	nvt	nvt	nvt	nvt
	Sterrotonde l- —	nvt	nvt	nvt	nvt
	Sterrotonde -,-	nvt	nvt	nvt	nvt
	Sterrotonde -l	nvt	nvt	nvt	nvt
				in s/pae	

Meerstrooksrotonde verkenner



Intensiteiten in pae's per uur !

Naam: Nieuwe rotonde
Plaats: Sevenum
Tijd: Ochtendpiek 10.00u - 11.00u
Omschrijving: Variant 3: 2030

Resultaten		VG	ri.	Tgem	ri.
1str. rotonde		1,46	Z	999999,9	Z
Passeerb. rotonde	OK	0,38	Z	3,9	Z
Partiële eirotonde |		1,42	ZR	999999,9	ZR
Partiële eirotonde --		1,50	Z	999999,9	Z
Partiële turborotonde |		1,42	ZR	999999,9	ZR
Partiële turborotonde --		1,32	ZR	999999,9	ZR
Eirotonde |		1,30	ZR	999999,9	ZR
Eirotonde —		1,50	Z	999999,9	Z
Turborotonde |		1,30	ZR	999999,9	ZR
Turborotonde —	OK	0,74	ZR	9,4	ZL
Knierotonde └	OK	0,73	ZR	9,3	ZL
Knierotonde ┌	OK	0,38	ZL	3,8	ZL
Knierotonde ┐		1,44	ZR	999999,9	ZR
Knierotonde ┘		1,32	ZR	999999,9	ZR
Spiraalrotonde |		1,30	ZR	999999,9	ZR
Spiraalrotonde —	OK	0,72	ZM	8,9	ZM
Rotorrotonde	OK	0,66	ZR	7,2	ZM
Specifieke 3-taks rotondes:					
Gestr. knie -'- └		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie I- ┌		1,29	ZR	999999,9	ZR
Gestr. knie -,- ┐		nvt	nvt	nvt	nvt
Gestr. knie -I ┘		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -'- |		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde I- —	OK	0,66	ZR	7,2	ZM
Sterrotonde -,-		nvt	nvt	nvt	nvt
Sterrotonde -I		nvt	nvt	nvt	nvt
				in s/pae	

B2 MODELLEN

Resterend
8 ha

Parkeren
5.5 ha

Camperplaats
1 ha

Groen-blauw
ontwikkel
4 ha

Camping
6 ha

Attractiepark
Toverland
47 ha

Parkeren
5.5 ha

Groen-blauw
ontwikkel
1.5 ha

Vakantiepark
7 ha

Groen-blauw
bestaand
3.5 ha

Hotels
7 ha

Groen-blauw
ontwikkel
1 ha

Logistiek
1.5 ha

Parkeren
13 ha

Logistiek
2.5 ha

Camping
1.5 ha

Groen-blauw
bestaand
1.5 ha

Verklaring

- Projectgebied
  119ha
- Bestaande inrichting Attractiepark Toverland
  19ha
- Toekomstige inrichting Attractiepark Toverland
  47ha
- Hotels
  7ha
- Camping
  7.5ha
- Vakantiepark
  7ha
- Camperplaats
  1ha
- Parkeren
  24ha
- Logistiek
  4ha
- Resterend
  8ha
- Groen/blauw bestaand
  5ha
- Groen/blauw ontwikkelzone
  6.5ha
- Leiding - Gas
- Leiding - Leidingstrook

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
2	26-03-2021	Legenda specificering	JLE		PVA		PVA	
1	10-03-2021	Modelbenaming aangepast	JLE		PVA		PVA	
0	04-03-2021		JLE		PVA		PVA	

Toverland uitbreidingen

Onderdeel
Ontwikkelmodel - Model 1A

Opdrachtgever
Toverland

Fase

Formaat
A0

Schaal
1: 2000

Projectnummer
TOV001-0001

Tekeningnummer
2021-0465

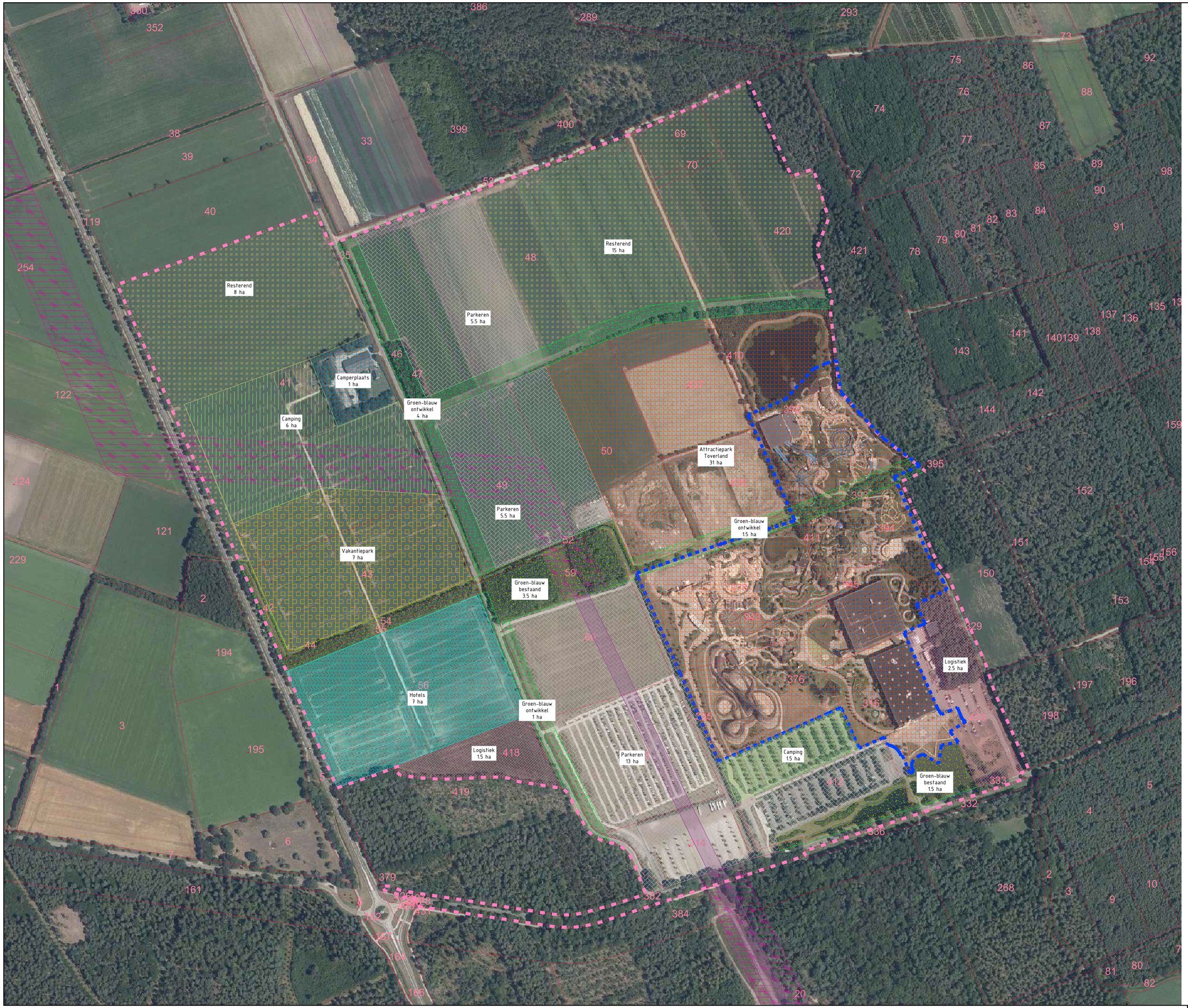
Behorende bij doc. nr.

Herten
Schovenbeat 8, 6049 BN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2309, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

kragten



Verklaring

- Projectgebied 119ha
- Bestaande inrichting Attractiepark Toverland 19ha
- Toekomstige inrichting Attractiepark Toverland 31ha
- Hotels 7ha
- Camping 7.5ha
- Vakantiepark 7ha
- Camperplaats 1ha
- Parkeren 24ha
- Logistiek 4ha
- Resterend 23ha
- Groen/blauw bestaand 5ha
- Groen/blauw ontwikkelzone 6.5ha
- Leiding - Gas
- Leiding - Leidingstrook

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
2	26-03-2021	Legenda specificering	JLE		PVA		PVA	
1	10-03-2021	Modelbenaming aangepast	JLE		PVA		PVA	
0	04-03-2021		JLE		PVA		PVA	

Toverland uitbreidingen

Onderdeel
Ontwikkelmodel - Model 1B

Opdrachtgever
Toverland

Fase

Projectnummer
TOV001-0001

Formaat
A0

Tekeningnummer
2021-0468

Schaal
1: 2000

Behorende bij doc. nr.

m 40 80 120 160 200

Herten
Schovenbeat 8, 6049 BN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2309, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

Verklaring

- Projectgebied 119ha
- Bestaande inrichting Attractiepark Toverland 19ha
- Toekomstige inrichting Attractiepark Toverland 48ha
- Hotels 7ha
- Camping 6ha
- Vakantiepark 7.5ha
- Camperplaats 1ha
- Parkeren 27ha
- Logistiek 2.5ha
- Resterend 5ha
- Groen/blauw bestaand 5ha
- Groen/blauw ontwikkelzone 6.5ha
- Leiding - Gas
- Leiding - Leidingstrook

Hotels 7 ha
Vakantiepark 7.5 ha
Camperplaats 1 ha
Resterend 5 ha
Parkeren 4.5 ha
Groen-blauw ontwikkel 4 ha
Camping 6 ha
Parkeren 5.5 ha
Parkeren 17 ha
Groen-blauw bestaand 3.5 ha
Groen-blauw ontwikkel 1.5 ha
Attractiepark Toverland 48 ha
Logistiek 2.5 ha
Groen-blauw ontwikkel 1 ha
Groen-blauw bestaand 1.5 ha

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
2	26-03-2021	Legenda specificering	JLE		PVA		PVA	
1	10-03-2021	Modelbenaming aangepast	JLE		PVA		PVA	
0	04-03-2021		JLE		PVA		PVA	

Toverland uitbreidingen

Onderdeel
Ontwikkelmodel - Model 2A

Opdrachtgever
Toverland

Fase

Formaat
A0

Schaal
1: 2000

Projectnummer
TOV001-0001

Tekeningnummer
2021-0466

Behorende bij doc. nr.

Herten
Schoolstraat 8, 6045 BN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2305, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

kragten

m 40 80 120 160 200

Verklaring

- Projectgebied 119ha
- Bestaande inrichting Attractiepark Toverland 19ha
- Toekomstige inrichting Attractiepark Toverland 33ha
- Hotels 7ha
- Camping 8ha
- Vakantiepark 7.5ha
- Camperplaats 1.5ha
- Parkeren 24.5ha
- Logistiek 2.5ha
- Resterend 19.5ha
- Groen/blauw bestaand 5ha
- Groen/blauw ontwikkelzone 6.5ha
- Leiding - Gas
- Leiding - Leidingstrook

Hotels 7 ha
Vakantiepark 7.5 ha
Resterend 5.5 ha
Resterend 12 ha
Camperplaats 1.5 ha
Groen-blauw ontwikkel 4 ha
Parkeren 5.5 ha
Camping 8 ha
Parkeren 10 ha
Groen-blauw ontwikkel 1.5 ha
Groen-blauw bestaand 3.5 ha
Attractiepark Toverland 33 ha
Logistiek 2.5 ha
Parkeren 9 ha
Groen-blauw ontwikkel 1 ha
Groen-blauw bestaand 1.5 ha
Resterend 2 ha

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
2	26-03-2021	Legenda specificering	JLE		PVA		PVA	
1	10-03-2021	Modelbenaming aangepast	JLE		PVA		PVA	
0	04-03-2021		JLE		PVA		PVA	

Toverland uitbreidingen

Onderdeel
Ontwikkelmodel - Model 2B

Opdrachtgever
Toverland

Fase

Formaat
A0

Schaal
1: 2000

Projectnummer
TOV001-0001

Tekeningnummer
2021-0469

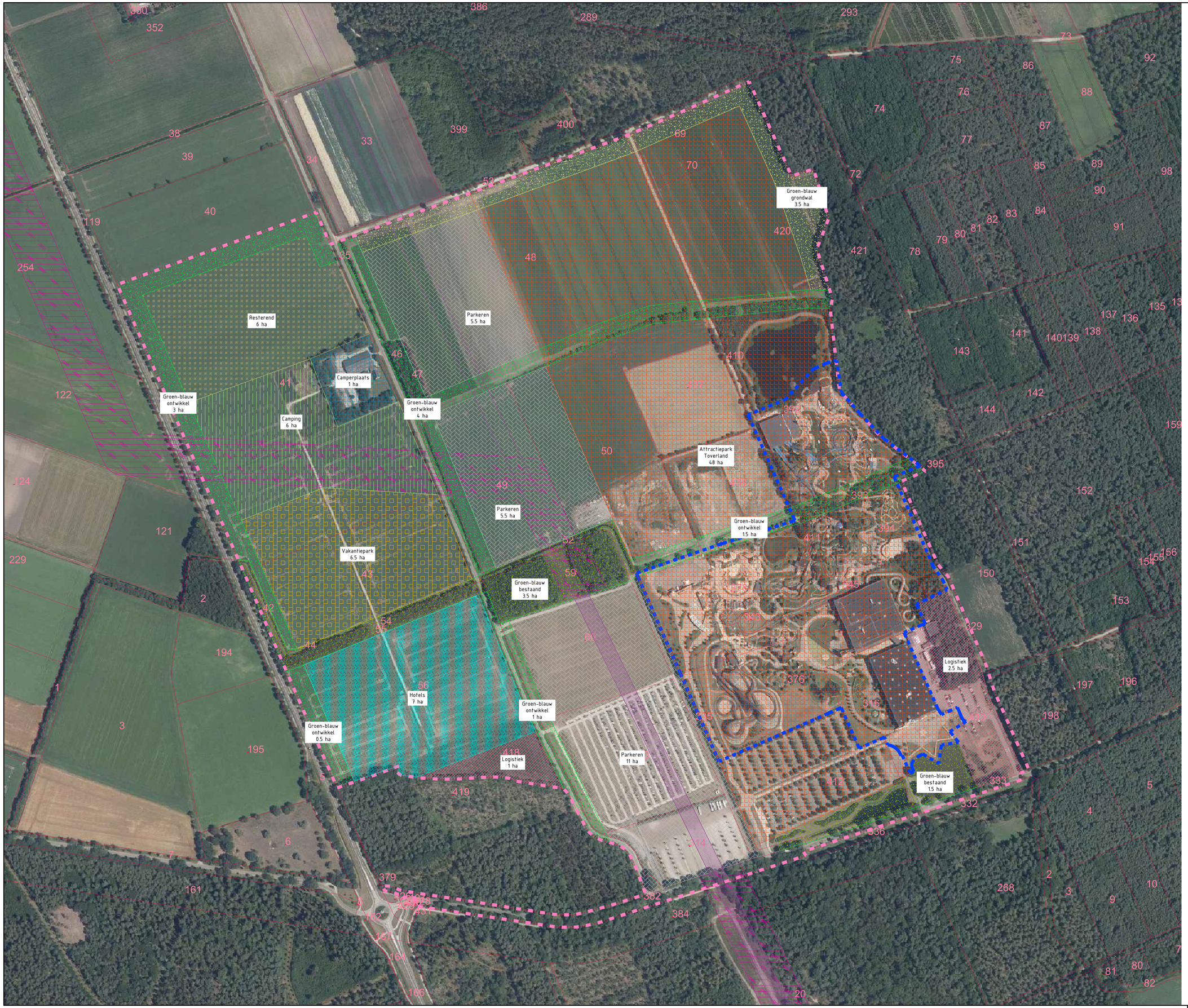
Behorende bij doc. nr.

Herten
Schootsbaan 8, 6049 BN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2308, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

kragten



Verklaring

- Projectgebied 119ha
- Bestaande inrichting Attractiepark Toverland 19ha
- Toekomstige inrichting Attractiepark Toverland 48ha
- Hotels 7ha
- Camping 6ha
- Vakantiepark 7ha
- Camperplaats 1ha
- Parkeren 22ha
- Logistiek 3.5ha
- Resterend 6ha
- Groen/blauw bestaand 5ha
- Groen/blauw ontwikkelzone 10ha
- Groen/blauw ontwikkelzone 3.5ha
- Leiding - Gas
- Leiding - Leidingstrook

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
2	26-03-2021	Legenda specificering	JLE		PVA		PVA	
1	10-03-2021	Modelbenaming aangepast	JLE		PVA		PVA	
0	04-03-2021		JLE		PVA		PVA	

Toverland uitbreidingen

Onderwerp
Ontwikkelmodel - Model 3A

Opdrachtgever
Toverland

Fase

Projectnummer
TOV001-0001

Formaat
A0

Tekeningnummer
2021-0467

Schaal
1: 2000

Behorende bij doc. nr.

Herten
Schoolstraat 8, 6045 BN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2309, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

kragten

Resterend
6 ha

Parkeren
4.5 ha

Resterend
13 ha

Groen-blauw
grondwal
3.5 ha

Camperplaats
1 ha

Groen-blauw
ontwikkel
3 ha

Camping
6 ha

Groen-blauw
ontwikkel
4 ha

Parkeren
9.5 ha

Groen-blauw
ontwikkel
1.5 ha

Attractiepark
Toverland
30 ha

Vakantiepark
6.5 ha

Groen-blauw
bestaand
3.5 ha

Logistiek
2.5 ha

Hotels
7 ha

Groen-blauw
ontwikkel
1 ha

Groen-blauw
ontwikkel
0.5 ha

Logistiek
1 ha

Parkeren
11 ha

Groen-blauw
bestaand
1.5 ha

Verklaring

- Projectgebied 119ha
- Bestaande inrichting Attractiepark Toverland 19ha
- Toekomstige inrichting Attractiepark Toverland 48ha
- Hotels 7ha
- Camping 6ha
- Vakantiepark 6.5ha
- Camperplaats 1ha
- Parkeren 25ha
- Logistiek 3.5ha
- Resterend 21ha
- Groen/blauw bestaand 5ha
- Groen/blauw ontwikkelzone 10ha
- Groen/blauw ontwikkelzone 3.5ha
- Leiding - Gas
- Leiding - Leidingstrook

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
2	26-03-2021	Legenda specificering	JLE		PVA		PVA	
1	10-03-2021	Modelbenaming aangepast	JLE		PVA		PVA	
0	04-03-2021		JLE		PVA		PVA	

Toverland uitbreidingen

Onderdeel
Ontwikkelmodel - Model 3B

Opdrachtgever
Toverland

Fase

Formaat
A0

Schaal
1: 2000

Projectnummer
TOV001-0001

Tekeningnummer
2021-0470

Behorende bij doc. nr.

Herten
Schoolstraat 8, 6045 BN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2305, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

m 40 80 120 160 200

Camping
7 ha

Vakantiepark
7.5 ha

Camperplaats
1 ha

Resterend
5 ha

Parkeren
4.5 ha

Groen-blauw
ontwikkel
4 ha

Parkeren
3.5 ha

Hotels
7.5 ha

Parkeren
17 ha

Groen-blauw
bestaand
3.5 ha

Groen-blauw
ontwikkel
1.5 ha

Attractiepark
Toverland
48 ha

Groen-blauw
ontwikkel
1 ha

Logistiek
2.5 ha

Groen-blauw
bestaand
1.5 ha

Verklaring

- Projectgebied
  119ha
- Bestaande inrichting Attractiepark Toverland
  19ha
- Toekomstige inrichting Attractiepark Toverland
  48ha
- Hotels
  7.5ha
- Camping
  7ha
- Vakantiepark
  7.5ha
- Camperplaats
  1ha
- Parkeren
  25ha
- Logistiek
  2.5ha
- Resterend
  5ha
- Groen/blauw bestaand
  5ha
- Groen/blauw ontwikkelzone
  6.5ha
- Leiding - Gas
- Leiding - Leidingstrook

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
2	26-03-2021	Legenda specificering	JLE		PVA		PVA	
1	10-03-2021	Modelbenaming aangepast	JLE		PVA		PVA	
0	05-03-2021		JLE		PVA		PVA	

Toverland uitbreidingen

Onderwerp
Ontwikkelmodel - Model 4A

Opdrachtgever
Toverland

Fase

Formaat
A0

Schaal
1: 2000

Projectnummer
TOV001-0001

Tekeningnummer
2021-0495

Behorende bij doc. nr.

Herten
Schoolstraat 8, 6045 EN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2305, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

m 40 80 120 160 200

Verklaring

- Projectgebied 119ha
- Bestaande inrichting Attractiepark Toverland 19ha
- Toekomstige inrichting Attractiepark Toverland 33ha
- Hotels 8ha
- Camping 7ha
- Vakantiepark 7.5ha
- Camperplaats 1.5ha
- Parkeren 24.5ha
- Logistiek 2.5ha
- Resterend 19.5ha
- Groen/blauw bestaand 5ha
- Groen/blauw ontwikkelzone 6.5ha
- Leiding - Gas
- Leiding - Leidingstrook

Vakantiepark 7.5 ha
Camping 7 ha
Resterend 5.5 ha
Resterend 12 ha
Camperplaats 1.5 ha
Groen-blauw ontwikkel 4 ha
Parkeren 5.5 ha
Hotels 8 ha
Parkeren 10 ha
Groen-blauw ontwikkel 1.5 ha
Groen-blauw bestaand 3.5 ha
Attractiepark Toverland 33 ha
Logistiek 2.5 ha
Parkeren 9 ha
Groen-blauw ontwikkel 1 ha
Groen-blauw bestaand 1.5 ha
Resterend 2 ha

Versie	Datum	Omschrijving	Opsteller	Par.	Verificatie	Par.	Validatie	Par.
2	26-03-2021	Legenda specificering	JLE		PVA		PVA	
1	10-03-2021	Modelbenaming aangepast	JLE		PVA		PVA	
0	05-03-2021		JLE		PVA		PVA	

Toverland uitbreidingen

Onderwerp
Ontwikkelmodel - Model 4B

Opdrachtgever
Toverland

Fase

Formaat
A0

Schaal
1: 2000

Projectnummer
TOV001-0001

Tekeningnummer
2021-0496

Behorende bij doc. nr.

Herten
Schoolstraat 8, 6045 EN Herten
Postbus 14, 6040 AA Roermond

's-Hertogenbosch
Hambakenwetering 5-J, 5231 DD 's-Hertogenbosch
Postbus 2305, 5202 CH 's-Hertogenbosch

088 - 3366333
info@kragten.nl
www.kragten.nl

kragten

m 40 80 120 160 200