

Provincie Limburg

1. Inleiding

Algemeen: Gedurende het planvormingsproces om te komen tot het (ontwerp) Bestemmingsplan met Verbrede Reikwijdte (BPVR) voor Toverland heeft verschillende malen en over verschillende onderwerpen tussentijdse afstemming plaatsgevonden met de provincie Limburg. Aspecten die besproken zijn en waar overeenstemming over is bereikt, zijn daarna steeds in de onderzoeken en plannen verwerkt. In aanvulling op deze informele vooroverleggen tijdens het iteratieve planvormingsproces heeft de provincie ook een formele vooroverlegreactie op het concept ontwerp BPVR ingediend. Deze is onderstaand inhoudelijk samengevat en voorzien van een reactie.

Verkeersproblematiek

Om de groei van attractiepark Toverland mogelijk te maken is voor het inzichtelijk maken van het aandachtspunt Verkeer in de basis gebruik gemaakt van een in 2019 uitgevoerd verkeersonderzoek. Dit verkeersonderzoek is opgesteld om de impact van toename van verkeersintensiteit ten gevolge van de ontwikkeling van geheel Park de Peelbergen op de N277 Midden Peelweg als ook de aansluiting op de A67 nader te analyseren. In het verkeersonderzoek zijn een aantal knelpunten gesignaleerd die in de autonome ontwikkeling reeds zouden optreden. Hierbij vastgesteld dat de ontwikkeling van Toverland een substantieel onderdeel uit maakt van deze autonome ontwikkeling.

Het plan gaat uit van het aanpakken van de gesignaleerde knelpunten aan de infrastructuur die conform het in 2019 uitgevoerd verkeersonderzoek voor de ontsluiting van park de Peelbergen reeds noodzakelijk worden geacht in de referentievariant. Dit vergt investeringen bij de wegbeheerders gemeente Horst aan de Maas, de Provincie Limburg maar ook Rijkswaterstaat. De voorgestelde maatregelen zijn nu niet of maar deels voorzien in het planproces. Dit maakt dat de realisatie van de plannen van Toverland problemen gaat opleveren voor de doorstroming en de verkeersveiligheid van de N277 en de aansluiting op de A67.

Verder is Toverland volledig afhankelijk van één lokale ontsluitingsweg (Helenaveenseweg) waardoor de bereikbaarheid voor hulpdiensten maar ook het

Voor het ontwerpbestemmingsplan en MER is op basis van het nieuwe provinciale verkeersmodel geconcludeerd dat er vanuit autonome ontwikkelingen geen inframeetregelen noodzakelijk zijn. Hierin is in het planvoornemen dan ook niet voorzien.

De plansituatie voor Toverland is in de aangepaste verkeersrapportage op grond van expert judgement beoordeeld. Hieruit volgt dat op basis van intensiteiten geen structurele knelpunten te verwachten zijn. In de plansituatie is wel uitgangspunt dat een vlotte toegang tot het terrein van Toverland is geborgd door aanpassingen van de toegang naar Toverland vanaf de Helenaveenseweg, waardoor een betere doorstroming op de N277 ontstaat. Hiervoor is in het bestemmingsplan een regeling opgenomen.

De beoordeling op basis van expert judgement wordt de komende periode ook nog rekenkundig vanuit het nieuwe verkeersmodel getoetst. De bevindingen en eventuele maatregelen worden, na afstemming met de gemeente en de provincie, meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Voor wat betreft calamiteiten geldt dat in de huidige situatie reeds is voorzien in diverse mogelijkheden buiten de Helenaveenseweg om. Dit zal ook in de toekomst het geval zijn. Het is denkbaar dat er in de toekomst

aan- en afrijden van bezoekers in de toekomst niet kan worden gegarandeerd en de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer verslechtert.	een calamiteitenroute wordt aangelegd die rechtstreeks aansluit op de N277. Dit is in het verkeerskundig onderzoek en het MER aangepast. In het bestemmingsplan is die mogelijkheid een calamiteitenontsluiting te realiseren binnen de bestemming Cultuur en Ontspanning opgenomen.
Afstemming met buisleiding traject en project deltacorridor In paragraaf 3.1.3 van de toelichting wordt ingegaan op het aanwezige buisleidingstracé en zoekgebied voor buisleidingen gelegen binnen de grenzen van het plan. Op dit moment is dit tracé en zoekgebied actueel. In het eind november 2021 aangeboden Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat van de Rijksoverheid wordt de Delta Corridor aangeduid als project van Nationaal Belang. Dit is een buisleidinginitiatief tussen de Rotterdamse haven, Duitsland en Chemelot. De Delta Corridor wenst gebruik te maken van het aangeduide “voorkeurstracés buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen”. De haalbaarheid voor buisleidingen voor de volgende stoffen wordt onderzocht door een initiërende consortium: waterstof, CO₂, (bio)LPG, (synthetisch) propeen, ammoniak en andere circulaire grondstoffen. Tevens wordt bezien of een gelijkstroomverbinding in de corridor meegenomen kan worden. Wij hebben signalen dat zonder meer een buisleiding voor waterstof, CO₂, (bio)LPG, (synthetisch) propeen haalbaar zijn. Dergelijke buisleidingen hebben naast het eigen ruimtebeslag ook een externe veiligheid uitstraling. Geconstateerd wordt dat de paragraaf die ingaat op het aspect externe veiligheid nog niet opgesteld is. In dit kader kan worden gemeld dat ten aanzien van CO₂ buisleidingen en Waterstof-buisleidingen een externe veiligheidsberekeningsystematiek wordt ontwikkeld. Gelet op het vorenstaande komen we tot de volgende opmerkingen: - Beschrijf het initiatief van de Delta Corridor in paragraaf 3.1.3 van de toelichting; - Mede vanuit het voorzorgprincipe, wordt verzocht om in de externe veiligheidstoets het scenario van de daadwerkelijk aanleg van de Delta Corridor adequaat mee te nemen, de uitkomsten mee te wegen in de modellenafweging en artikel 3.2.7 hierop te baseren; - Het Barro biedt geen ruimte om af te wijken. In het Barro is aangegeven voor welke activiteiten geen medewerking kan worden verleend. De regels van het bestemmingsplan dienen meer in overeenstemming met het Barro te worden gebracht;	Ad 1) In de toelichting van het BPVR en in het MER is een beschrijving van het project Delta Rhine Corridor opgenomen. Ad 2) Tijdens eerdere informele afstemmingsoverleggen met de provincie is overeengekomen dat dit initiatief niet als autonome ontwikkeling voor het MER Toverland kan worden beschouwd omdat hierover nog geen formeel besluit is genomen en voorlopig kan worden volstaan met het respecteren van de bestaande richtafstanden uit de structuurvisie van het Rijk en het Barro (reserveringszone 70 meter). Het op voorhand / uit voorzorg aanpassen van de plannen aan dit mogelijke initiatief is ons inziens niet correct en reëel gezien de planfase ervan. Dit zal als leemte in kennis in het MER worden aangemerkt. De berekeningssystematiek voor CO₂ is bovendien nog niet beschikbaar en kan niet worden gebruikt. Ad 3) Voor wat betreft het Barro wordt verwezen naar het gemeentelijk standpunt ten aanzien van de vooroverlegreactie van RWS. Ad 4) Er vinden overleggen plaats tussen rijk, provincie, gemeente, de Gasunie, als trekker van dit project, over eventuele verlegging van de reserveringszone. Ook Toverland is hierbij aanwezig.

- Gelet op de niet geringe impact van de leidingstrook op het plan wordt geadviseerd het gesprek aan te gaan met de ontwikkelende partij van de Delta Corridor om tot een, idealiter wederzijds, aanvaardbare inpassing te komen. De ontwikkelende partij wordt op dit moment vertegenwoordigd door de N.V. Rotterdam Rijn Pijpleiding Maatschappij (RRP). RRP kan u ook nader informeren over de stand van zaken over de externe veiligheidsberekeningssystematiek. Mocht het wenselijk zijn dan kan de provincie u introduceren bij RRP.	
Stikstofproblematiek De aanvraag Wnb-vergunning die bij de provincie is ingediend wijkt af van het stikstofdepositieonderzoek dat is aangeleverd in het kader van dit bestemmingsplan. Zo wordt er met andere getallen gerekend (bijvoorbeeld verkeersbewegingen) en wordt er met andere emissies gesaldeerd. Sowieso staat de mogelijkheid om te salderen nog ter discussie. Uw adviseur is hiervan al op de hoogte gebracht. Voor het onderdeel stikstof wordt derhalve een voorbehoud gemaakt.	De vergunning ziet op wat feitelijk gerealiseerd is/gaat worden binnen afzienbare tijd. BPVR ziet op totale ontwikkeling op lange termijn, waarvan het plangebied ook groter is dan het projectgebied van de vergunning.
Onderzoeken • De uitgevoerde onderzoeken lijken opgesteld ten behoeve van een vergunningaanvraag in plaats van een MER-beoordeling. • Er is voor wat betreft geluid geen rekening gehouden met cumulatie industrielawaai én verkeerslawaaï en cumulatie met de overige ontwikkelingen in de Peelbergen. • In het onderzoek naar verkeerslawaaï ontbreekt informatie (denk aan HGW geluid). Voor beide geluidsaspecten is niet in beeld gebracht welke inspanningen ondernomen kunnen worden om mogelijke hinder te verminderen. • Voor wat betreft luchtkwaliteit wordt in twijfel getrokken of er wel uitgegaan kan worden van het uitgangspunt niet in betekenende mate (conform berekeningsmethode Infomil). • Wat betreft vuurwerk wordt rekening gehouden met uitzonderingsmogelijkheden terwijl dit ons inziens niet mogelijk is. • Voor gezondheid is gekozen om de GES te gebruiken, waarbij wederom voor geluid geen rekening is gehouden met cumulatie. Kaartmateriaal ontbreekt en andere aspecten van Gezondheid zijn onvoldoende in beeld gebracht anders dan de uitkomsten van de GES-methodiek. • Voor wat betreft de aspecten duurzaamheid en energie is onvoldoende duidelijk wat de ambitie is van de initiatiefnemer en welke mogelijkheden	• Uw opmerking dat het MER en de onderzoeken zijn opgesteld op vergunningniveau, delen wij niet. Er zijn tien globale vlekken/scenario's uitgewerkt die de uiterste effecten in beeld brengen, juist omdat het planvoornemen nog niet concreet is uitgewerkt. • Cumulatie van geluidbronnen (wegverkeer en industrielawaai) wordt als extra berekening aan het rapport toegevoegd. Conclusie is dat aan de normen wordt voldaan. Aangezien er geen bestemmingsplan voor het gehele gebied De Peelbergen wordt opgesteld, maar enkel voor Toverland, zijn enkel de effecten vanwege Toverland in kaart gebracht ten opzichte van de referentiesituatie. In de referentiesituatie zijn de verschillende autonome ontwikkelingen binnen de Peelbergen meegenomen. Op die wijze is rekening gehouden met overige ontwikkelingen in de Peelbergen (zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van Grandorse). • Er is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd waarin de effecten van de voorgenomen activiteiten getoetst zijn aan de wettelijk normen. Hieruit bleek dat in geen van de ontwikkelmodellen sprake is van normoverschrijding.

benut kunnen worden om toekomstige doelstellingen van initiatiefnemer en/of gemeente/overheden in de toekomst mogelijk te maken.	• De effecten van de geplande grote en kleine vuurwerkshows zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Voor kleine en grote vuurwerkshows zijn in het plan afzonderlijke regels gesteld. De grote vuurwerkshows zijn, tezamen met de publieks- en sportevenementen, maximaal 12 keer per jaar toegestaan en maken derhalve geen onderdeel uit van de representatieve bedrijfssituatie. • In het MER zijn alle GES-aspecten uit het GGD-handboek nagelopen en beoordeeld op relevantie voor dit project. Voor de relevante aspecten zijn de behorende GES-scores voor de verschillende alternatieven doorgerekend. • Het MER en het bestemmingsplan zijn aangevuld met een beschrijving van hetgeen Toverland op het gebied van klimaat en duurzaamheid ambieert.
Toeristische recreatieve onderbouwing • Formele afstemming in de regionale werkgroep Vrijtijdseconomie heeft er nog niet plaatsgevonden. Dit zal uiterlijk bij het ontwerpbestemmingsplan moeten gebeuren en de resultaten hiervan dienen hierin verwerkt te worden. In voornoemde regionale werkgroep is besproken dat van Toverland een visie verwacht mag worden op het gebied van duurzaamheid en arbeidsmarktaspecten, inclusief de huisvesting. Die aspecten ontbreken namelijk in de toelichting. Het bestemmingsplan spreekt over een flexibele ontwikkeling binnen bepaalde kaders. Onduidelijk is in hoeverre er sprake is van fasering. Het is ongewenst om alle ontwikkelingen in één keer tot ontwikkeling te brengen. Bij het opstellen van een fasering is het opstellen van criteria en normen voor de overgang naar een volgende fase wenselijk/belangrijk. U spreekt in paragraaf 1.3 zelf over het voorkómen van een 'blanco cheque'. Door de gestelde fasering kunt u hier invulling aan geven. • In artikel 3.1 onder b van de regels wordt het hotel(resort) omschreven als zijnde onderdeel van het attractiepark. We gaan er hierbij dan ook van uit dat de aanvullende voorzieningen zoals beschreven onder artikel 1.33 van de regels ook onderdeel zijn van het attractiepark zodat bijvoorbeeld zakelijke evenementen en bedrijfsfeesten een link hebben met het attractiepark. Ik vraag u dit in de regels explicieter tot uitdrukking te brengen, zodat het meer aansluit bij de huidige regels.	• De formele afstemming met de Regionale werkgroep Vrijtijdseconomie heeft inmiddels plaatsgevonden. Zowel ambtelijk als bestuurlijk is deze werkgroep inmiddels akkoord met het initiatief. Wel is een aantal aandachtspunten geformuleerd. Deze zijn teruggekoppeld aan de initiatiefnemer en zijn deels vertaald in de regels van het bestemmingsplan. Ten behoeve van het regionale overleg is een notitie uitgewerkt waarin wordt ingegaan op duurzaamheid en arbeidsmarktaspecten. In het overleg is deze unaniem geaccordeerd en doorgeleid naar het bestuurlijk overleg. • Vanzelfsprekend is er bij een project van dergelijke omvang sprake van een fasering in de ontwikkeling. Op welke manier deze wordt vormgegeven is thans bewust nog niet vastgelegd, om flexibiliteit te houden in deze specifieke dynamische branche met snel veranderende marktbehoeftes en technologische ontwikkelingen. We willen juist uitnodigingsplanologie mogelijk maken. In het BPVR is een regeling toegevoegd waarin is opgenomen dat een vergunning voor een bestemmingsplanactiviteit benodigd is voor het realiseren van meer dan 250 recreatie eenheden met uitzondering van hotelkamers. De toevoeging mag niet leiden tot een aantasting van de balans in het regionale aanbod van

- Niet duidelijk is hoe de maximale aantallen van 3,74 miljoen bezoekers, de 800 hotelkamers en de 710 overige verblijfseenheden tot stand zijn gekomen. In de regionale werkgroep Vrijetijdseconomie is afgesproken de desbetreffende expert uit te nodigen voor een toelichting. Gevraagd wordt meer inzicht te geven in de aantallen bezoekers van Toverland die nu al in de regio overnachten en straks binnen het park overnachten. Hier is immers sprake van een verdringingseffect. De opmerking op pagina 35 onder 4 is in deze relevant en hier worden dan ook vraagtekens gezet. - In paragraaf 3.2.1 wordt op pagina 40 gesproken over 'nieuwe doelgroepen'. Onduidelijk is op welke doelgroepen gedoeld wordt.	verblijfsrecreatie. De regio is inmiddels zowel ambtelijk als bestuurlijk akkoord onder voorwaarde van de hiervoor beschreven toevoeging - Met betrekking tot artikel 3.1 b wordt opgemerkt dat dit is ondervangen door de definities van 'attractiepark' en 'bedrijfsevenement'. - Het initiatief is door initiatiefnemer voor wat betreft de aantallen bezoekers en verblijfseenheden verder toegelicht aan de werkgroep en akkoord bevonden (zie beantwoording hiervoor). - Met nieuwe doelgroepen wordt de groep bezoekers bedoeld die op grotere reisafstand (tussen 1 en 2 uur rijden) rondom Sevenum wonen voor wie het niet aantrekkelijk is om voor een eendaags bezoek te komen, maar voor een meerdaags verblijf wel.
Borgen belangen Natuur en Landschap Op grond van artikel 3.2.3 onder b is het mogelijk om vooruitlopend op de toevoeging van bebouwing alvast invulling te geven aan de compensatieregeling als bedoeld in artikel 3.2.3 onder a. Om misverstanden en onduidelijkheden omtrent de omvang van die compensatie te voorkomen wordt geadviseerd een boekhouding bij te houden waar Toverland en de gemeente Horst aan de Maas het vervolgens over eens zijn. Suggesties ten aanzien van natuur en landschap: voorgesteld wordt om de bestaande beeklopen (Wertener en Steegbergheide) niet af te koppelen, waardoor ze buiten het plangebied worden geplaatst. Zij vormen juist de basisstructuur vanuit het landschaps-historisch kader, en bieden kansen om het toekomstige mozaïek 'aan op te hangen'. De actuele ecologische en waterhuishoudkundige betekenis zijn niet van dien aard dat dit onoverkomelijk hoeft te zijn. Door het combineren van de bestaande waterlopen met de voorgestane nieuwe groenstructuren (tenminste 30 m breed) ontstaat een robuuste groen-blauwe dooradering met een intrinsieke meerwaarde, meer ecologische ontwikkelingspotenties en groter weerstandsvermogen in dergelijk intensief gebruikt gebied. Hiermee wordt ook recht gedaan aan het principe dat water het belangrijkste ordeningsprincipe is. Dit komt gelijktijdig de ruimtelijke kwaliteit van het park ten goede. (De inrichting van de beken kan zodanig vorm worden gegeven dat het beheer later door het Waterschap geen probleem hoeft te zijn. De voorgestelde structuren zijn nu kaarsrecht, lang en strak, passend in het jonge Peellandschap. Dit is voor de hand liggend. In de toekomstige Toverland-inrichting is het voorstel 'dambords-gewijs' deze aaneengesloten structuren plaatselijk te	Tijdens het planproces is met de provincie gesproken over het bijhouden van een boekhouding. Maar dit bleek juridisch niet houdbaar. In overleg tussen gemeente en provincie zal informeel een 'boekhouding' worden gevoerd. De suggestie ten aanzien van natuur en landschap wordt voor kennisgeving aangenomen. De Wertemer en Steegbergheide worden niet helemaal afgekoppeld. Ze blijven als watervoorziening (lees: infiltratievoorziening) nog wel in het plan functioneel en herkenbaar met een mogelijke aansluiting op het nieuwe tracé van de Wertemer en de Steegbergheide voor het inlaten van water in het plangebied (indien nodig). Dit wordt verduidelijkt in het bestemmingsplan. Het onderdeel Landschap en Cultuurhistorie staat de voorgestelde landschappelijke invulling niet in de weg. Bij de verdere uitwerking van de inrichting zal dit advies worden meegewogen.

verbreden en te versmallen zodat de coulissenwerking wordt versterkt en de gelijktijdig gradiëntwerking vergroot. Op deze manier wordt de transitie van het open heideontginningslandschap naar een nieuw gebied met een parkachtig karakter beter vormgegeven	
Omgevingsdialoog Paragraaf 7.2 (de omgevingsdialoog) is nu nog een PM-post. U heeft te kennen gegeven dat de omgevingsdialoog inmiddels heeft plaatsgevonden. De resultaten van deze omgevingsdialoog dient u in deze paragraaf te benoemen.	De resultaten van de omgevingsdialoog zijn aan de toelichting toegevoegd.
2. Advies proces verdere aanpak	
Het initiatief Toverland is bij de provincie voor advisering voorgelegd als individueel plan, maar maakt ook onderdeel uit van de visie op park De Peelbergen en van het gebiedsprogramma gedeelde Peel. Op dit moment is niet goed duidelijk welke besluitvorming over het initiatief Toverland in welk van die trajecten plaatsvindt. Het is echter van belang om hier voor alle partijen duidelijkheid over te krijgen omdat een aantal cruciale potentiële knelpunten (in ieder geval verkeersproblematiek) niet uitsluitend op het niveau van het individuele initiatief kan worden gezien. Ook is het van belang dat er bestuurlijk (in ieder geval tussen gemeente en provincie) overeenstemming is over de geconstateerde knelpunten en er via een integrale aanpak voor oplossingsrichtingen hiervoor wordt bepaald. Via deze bestuurlijk vast te stellen integrale aanpak zou dan in ieder geval antwoord gegeven moeten worden op de vragen: • Welke knelpunten onderkennen wij gezamenlijk (hoofdstuk 2 geeft voor wat de provincie betreft hiervoor een aanzet); • Via welk traject wordt er een oplossing of oplossingsrichting voor het knelpunt gegeven; • Wie is (procesmatig, inhoudelijk, financieel) verantwoordelijk voor de oplossing van het knelpunt; • Hoe verhouden de oplossingsrichtingen zich tot elkaar in de tijd en welke invloed heeft dit op de procedure voor het vaststellen van het bestemmingsplan voor het initiatief Toverland. Een aandachtspunt dat hierbij aan de orde kan komen is of het voldoende is om een MER voor het initiatief Toverland op te stellen of dat het functioneel (en mogelijk) is om het MER voor een breder gebied (bijvoorbeeld Peelbergen) te maken.	Zoals in de vastgestelde NRD is aangegeven, is hier sprake van een MER die door een particuliere initiatiefnemer is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan voor haar eigen terrein. Effecten van bestaande en geplande autonome ontwikkelingen in de omgeving staan bij de autonome ontwikkelingen in het MER beschreven en maken deel uit van de referentiesituatie. Indien wij als gemeente in de toekomst een nieuwe visie (omgevingsvisie of omgevingsplan) voor het gebied Park De Peelbergen opstellen, zal ten behoeve van de besluitvorming daarover een nieuw Plan-MER worden opgesteld. Dit is in 1999 ook gebeurd. Op dit moment heeft de gemeente geen initiatief om een nieuwe integrale gebiedsvisie voor de Peelbergen op te stellen, maar worden initiatieven wel in onderling verband door de gemeente beoordeeld.

Veiligheidsregio Limburg Noord

Opmerking	Reactie
De veiligheidsregio merkt op dat er sprake is van verschillende ontwikkelmodellen en er nog geen definitieve keuzes worden gemaakt. Daarom is haar advies op onderdelen van algemene aard. Bij een concrete uitwerking van een plan, adviseert ze om in een vroegtijdig stadium met de veiligheidsregio in overleg te gaan zodat ze een advies op maat kan uitbrengen.	In geval van concrete ontwikkelingen wordt hierover afgestemd met de veiligheidsregio.
De veiligheidsregio benoemt drie typen ongevallen die hier kunnen plaatsvinden, het soort effecten dat hierbij in het algemeen kan optreden en de manier waarop bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid aan de orde is: - Ongeval met een tankwagen geladen met brandbare vloeistoffen (plasbrand N277). - Ongeval met een tankwagen geladen met brandbaar gas (BLEVE N277). - Ongeval met een tankwagen geladen met een toxische stof (Toxische wolk vanuit de N277). - Breuk in een hogedruk aardgasleiding (fakkelbrand). Om het slachtoffer- en schadebeeld te beperken, is een aantal maatregelen voorgesteld die in het algemeen voor alle tien de ontwikkelmodellen van toepassing zijn: - Situeer bouwwerken en recreatielocaties, (beperkt) kwetsbare objecten zover mogelijk van de N277 en hogedruk aardgasleidingen af. - Situeer de parkeervoorzieningen aan de risicobronzijde, zodat de afstand naar de bouwwerken, (beperkt) kwetsbare objecten en recreatielocaties groter wordt (afstand geeft veiligheid). - Kom tot een integraal bluswater- en bereikbaarheidsconcept gebaseerd op het gemeentelijk beleid bluswater en bereikbaarheid, in nauw overleg met de veiligheidsregio. - Voor een effectieve bestrijding van brand zijn bluswatervoorzieningen nodig. Plaatsing en capaciteit hiervan is afhankelijk van het te kiezen ontwikkelingsmodel. - Langs de N277 is onvoldoende bluswater aanwezig. Omdat de personendichtheid door het planvoornemen toeneemt, is geadviseerd om ter hoogte van het plangebied twee bluswatervoorzieningen met elk een	De genoemde aandachtspunten zijn algemeen van aard en geven niet direct aanleiding tot aanpassing van het onderzoek of bestemmingsplan. Wel zijn naar aanleiding van de resultaten uit het onderzoek naar externe veiligheid enkele veiligheidszones op de verbeelding en in de regels opgenomen, waarbinnen beperkingen c.q. bepaalde voorwaarden gelden ten aanzien van de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten. Bij verdere planuitwerking zal een concreet initiatief ter toetsing aan de veiligheidsregio worden voorgelegd. Indien aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn vinden deze in overleg met de brandweer plaats. Bluswatervoorzieningen betreffen een uitvoeringsaspect en hoeven niet te worden geborgd in het bestemmingsplan.

bluswatercapaciteit van 90 m3/uur binnen een afstand van maximaal 200 m aan te leggen. - Zorg voor een actueel bedrijfsnood- c.q. ontruimingsplan en neem daarin de relevante scenario's en maatregelen op. Zorg daarbij voor communicatie naar de bezoekers. - Situeer ontvluchtingsmogelijkheden van de risicobron af (loodrecht op de risicobron).	
Voor de plasbrand/BLEVE scenario is als maatregel voorgesteld - Creëer een buffer in de vorm van bijvoorbeeld een aarden wal tussen de N277 en het plangebied. - Gebruik onbrandbare gevelbekleding (conform brandvoortplassingsklasse 2 NEN6065) uitgezonderd de gevel aan de niet-risicozijde. - Maak blinde gevels, (uitgezonderd gevels aan de niet-risicozijde) of beperkt het glasoppervlak in de gevel aan de risicovolle zijdes en houd rekening met hittestraling en drukeffecten bij gevelontwerp. - Voer gevels (inclusief beglazing en kozijnen) zodanig uit dat deze ten minste 30 minuten brandwerend zijn (uitgezonderd de gevel aan de niet-risicozijde).	De suggestie voor realisering van een aarden wal tussen de N277 en het plangebied wordt overgenomen, in die zin dat deze binnen de bestemming Natuur langs de N277 mogelijk wordt gemaakt. Overige maatregelen zijn in dit stadium van de planvorming nog niet aan de orde en hoeven niet in het bestemmingsplan te worden verankerd. Bij verdere planuitwerking van een concreet initiatief worden deze meegenomen en wordt het uitgewerkte plan ter toetsing aan de veiligheidsregio voorgelegd.
Voor het fakkelbrands scenario is als maatregel voorgesteld: - Om de kans op beschadiging van de gasleidingen te minimaliseren is geadviseerd om over de hele lengte beschermende kunststof matten, betonplaten of een lint aan te brengen. - Zorg voor voldoende schuilmogelijkheden bij een (dreigende) fakkelbrand. - Zorg dat tijdens graafwerkzaamheden in de nabijheid van de gasleidingen de overnachtingsplaatsen niet in gebruik zijn en het park bij voorkeur gesloten is.	Genoemde maatregelen zijn in dit stadium van de planvorming nog niet aan de orde en hoeven niet in het bestemmingsplan te worden verankerd. Bij verdere planuitwerking van een concreet initiatief worden deze meegenomen en wordt het uitgewerkte plan ter toetsing aan de veiligheidsregio voorgelegd.
Voor het toxisch en brand risico is als maatregel voorgesteld: - Realiseer mechanische ventilatievoorzieningen met een goed bereikbare afschakelmogelijkheid en situeer de inlaat van de mechanische ventilatie van de risicozijde af.	Genoemde maatregel is in dit stadium van de planvorming nog niet aan de orde en hoeft niet in het bestemmingsplan te worden verankerd. Bij verdere planuitwerking van een concreet initiatief worden deze meegenomen en wordt het uitgewerkte plan ter toetsing aan de veiligheidsregio voorgelegd.

Rijkswaterstaat

Opmerking	Reactie
In paragraaf 3.1.3. van de plantoelichting inzake <u>Buisleidingen van nationaal belang</u> geeft u de regels van het Barro weer. Deze regels dienen in acht genomen te worden bij het opstellen van het ruimtelijk plan. Op de verbeelding is voor het buisleidingentracé de dubbelbestemming 'Leiding-Leidingstrook' opgenomen. In de bijbehorende planregels heeft u voor bouwactiviteiten en werkzaamheden regels opgenomen, waar na advisering van de leidingbeheerder c.q. het bevoegd gezag van kan worden afgeweken. Deze ruimte biedt het besluit niet. In het besluit is aangegeven voor welke belemmeringen (lees activiteiten) geen medewerking kan worden verleend. Ik verzoek u de regels dan ook meer in overeenstemming te brengen met die van het Barro.	De regeling is overeenkomstig de regelingen in de omliggende bestemmingsplannen. Gelijktijdig met het aanbieden van het BPVR ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt een delegatiebesluit ter vaststelling aangeboden op basis waarvan het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid krijgt om de reserveringsstrook in geval van aanpassingen van de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 (of een opvolger daarvan) weg te bestemmen.
Als wegbeheerder van de Rijksweg A67 merkt Rijkswaterstaat op dat het voor haar van belang is, dat terugslag op of naar de rijksweg ten alle tijden wordt voorkomen. In het rapport staat dan ook dat de verkeersregelinstallatie (VRI) bij de aansluiting A67/N277 wordt vervangen en uitgebreid met een aantal rijstroken. Hier is geen concreet jaar aan verbonden. Dit geldt ook voor de aanpassing van de turborotonde bij de aansluiting met de Kleefsedijk. Deze rotonde is van groot belang voor de doorstroming en kan gevolgen hebben voor eventuele terugslag richting de A67. Ik verzoek u dit te concretiseren. Op het moment dat de aansluiting A67/N277 meer verkeer te verwerken krijgt dit gevolgen heeft voor het verkeer op de hoofdrijbanen van de A67, omdat er meer turbulentie ontstaat bij het in- en uitvoegen. Dit kan gevolgen hebben voor de doorstroming. Ik verzoek u hier aandacht aan te besteden. Het aantrekken van veel verkeer kan, zeker op piekdagen tot problemen leiden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de doorstroming op en naar de parkeerplaatsen. Omdat de N277 als belangrijkste ontsluitingsweg wordt gebruikt is deze gevoelig voor verstoringen. Op het moment dat hier bijvoorbeeld een ongeval gebeurd wordt de doorstroming belemmerd met alle gevolgen van dien. Hier moet dus al van te voren over nagedacht worden en verwerkt in een verkeersmanagementplan en/of regelscenario opgesteld met en afgestemd met alle betrokken partijen.	De plansituatie voor Toverland is in de aangepaste verkeersrapportage op grond van expert judgement beoordeeld. Hieruit volgt dat op basis van intensiteiten geen structurele knelpunten te verwachten zijn. In de plansituatie is wel uitgangspunt dat een vlotte toegang tot het terrein van Toverland is geborgd door aanpassingen van de toegang naar Toverland vanaf de Helenaveenseweg waardoor een betere doorstroming op de N277 ontstaat. Hiervoor is in het bestemmingsplan een regeling opgenomen. De beoordeling vanuit expert judgement wordt de komende periode ook nog rekenkundig vanuit het nieuwe verkeersmodel getoetst. De bevindingen en eventuele maatregelen worden, na afstemming met de gemeente en de provincie, meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Waterschap Limburg

Opmerking	Reactie
Klimaat adaptief en waterneutraal ontwikkelen is een belangrijk aandachtspunt voor het waterschap. De duurzaamheidsambities komen nergens in het planvoornemen aan bod.	In paragraaf 4.14 van de toelichting van het BPVR en in hoofdstuk 13 van het MER wordt hier op ingegaan.
Gevraagd wordt hoe er met de waterbuffering in deelgebied 1 wordt omgegaan (pagina 78) als de Wertermer en Steegbergherheide niet als waterberging gebruikt kunnen worden?	Voordat aanpassingen plaatsvinden, vindt afstemming met waterschap plaats. In de regels is binnen de bestemming 'Cultuur en ontspanning' een bepaling opgenomen ten aanzien van het toevoegen van verhard oppervlak. Voor het toevoegen van verhard oppervlak geldt dat dient te worden voorzien in infiltratievoorzieningen, gedimensioneerd op minimaal 100 mm per vierkante meter toegevoegd verhard oppervlak. Verder dient te worden opgemerkt dat de bestaande watergangen met bijbehorende beschermingszone zijn voorzien van de aanduiding 'water' binnen de bestemming 'Cultuur en ontspanning'. In deze bestemming is, gekoppeld aan de aanduiding 'water', een omgevingsvergunningstelsel gekoppeld, vergelijkbaar met die van de vigerende bestemming 'Waterstaat - Beschermingszone watergang' die in het vigerende bestemmingsplan is opgenomen voor de beschermingszone van de watergang. Hiermee wordt aan de waterlopen dezelfde bescherming geboden als in het vigerende bestemmingsplan. Dit houdt tevens in dat bij het eventueel dempen van de watergangen, te allen tijde afstemming met Waterschap Limburg dient plaats te vinden.
In paragraaf 4.14 (blz. 78) is het volgende opgenomen: <i>"Over het algemeen kan, uitgaande van de maaiveldverhoging, de ontwikkeling van de verschillende delen van het plangebied enigszins een negatief effect hebben op de grondwaterstand doordat voor de uitbieding van het attractiepark meer water nodig is in de vorm van grondwater."</i> Het waterschap geeft aan dat dit niet wenselijk is en er eerst naar andere alternatieven moet worden gekeken.	Het betreft mogelijk een tijdelijk negatief effect. Middels een modelonderzoek is aangetoond dat in het slechtste geval (waarbij alle onttrekkingen in Toverland tegelijk aan staan) op de grens van Toverland in het freatisch grondwater een verlaging van 2 cm merkbaar is. In het diepere grondwaterpakket wordt het grondwater met circa 10 cm verlaagd. Binnen enkele dagen is het grondwater weer in evenwicht.
In het zuidoosten wordt een waterpartij aangemerkt als waterberging. Daaromheen ligt ook een aantal waterpartijen. Waarom wordt alleen de partij in het zuidoosten aangemerkt als waterberging?	Betreft ons inziens slechts één andere waterpartij. Deze is abusievelijk niet aangemerkt als waterberging. Dit is in het ontwerpbestemmingsplan aangepast.

Er wordt middels dit plan grondwater onttrokken en vervolgens wordt het hemelwater geïnfilteerd. Kan dat niet efficiënter door hemelwater te gebruiken i.p.v. grondwater?	Bij de nadere planuitwerking wordt gekeken hoe het onttrekken van water beperkt kan worden. In het plan is ook aangegeven dat in overleg met het Waterschap Limburg wordt bekeken of eventueel oppervlaktewater kan worden gebruikt.
Het nieuwe tracé van de waterloop is niet meegenomen. Op pagina 31 komt het nieuwe tracé aan bod, maar dit ontbreekt vervolgens in de verbeelding. Het waterschap geeft aan dit tracé graag te zien bestemd als water. Eigendom van het tracé dient bij WL te liggen.	In het BPVR is rekening gehouden met realiseren van deze watergang. Voor de verlegging van de watergang(en) is op de verbeelding een aanduiding opgenomen voor het zoekgebied.
De watergang van het waterschap is opgenomen in de groenstrook/raamwerk (zie het principeprofiel van pagina 29 van de toelichting). Is dit de bedoeling? De watergang is immers eigendom van Waterschap Limburg. In de verbeelding is echter nog geen rekening gehouden met minimaal 4m onderhoudspad. In de huidige situatie hebben wij een strook van 9m in eigendom. Op de verbeelding moet daarom een bestemming water komen van 9m en daarnaast de 30m strook groen. Bij de latere uitwerking zal de precieze maatvoering terug moeten komen.	De nieuwe watergang wordt ingepast in de groenstrook. De te verleggen watergang met bijbehorende groenstrook is mogelijk gemaakt binnen het BPVR. Nu staat nog niet vast waar deze exact komt te liggen. De te verleggen watergang zal te zijner tijd van een passende bestemming en bijbehorende beschermingszone worden voorzien. De nieuwe ligging van de watergang en het bijbehorende onderhoudspad wordt aan de voorkant afgestemd met het Waterschap.
Binnen het verlegde tracé zal dezelfde stuw (incl. stuwbeheer) terug moeten komen ten opzichte van de bestaande situatie. Deze regelt namelijk ook de hoeveelheid water die aan de aanvoerleiding wordt onttrokken.	Zoals in de toelichting is omschreven, is dit het geval. Voordat verlegging plaatsvindt, vindt afstemming plaats (zie hiervoor).
In paragraaf 4.14 (blz. 80) is het volgende opgenomen: <i>“Mocht het wel noodzakelijk zijn dat bij een bepaalde attractie wordt geloosd op de riolering dan wordt dit in de nachtelijke uren geloosd.”</i> Hoewel zo ondervangen wordt dat de riolering dit aankan, hoe zit het met de capaciteit van de RWZI?	De RWZI heeft naar verwachting voldoende capaciteit maar het gemaal wellicht niet. Hier is dan op termijn een aanpassing nodig. Dit is afhankelijk van de exacte invulling en hoe de afwatering plaatsvindt. Tijdens tussentijds vooroverleg met Waterschap Limburg zijn hier afspraken over gemaakt. Dit is in het wateronderzoek opgenomen.
In paragraaf 4.14 (blz. 80) is het volgende opgenomen: <i>“Verder dient te worden opgemerkt dat zowel in de huidige situatie als bij de toekomstige situatie gebruik gemaakt wordt van waterbesparende maatregelen waarbij onder andere toiletspoelingen, urinoirs maar ook douches minder water gebruiken.”</i> Hoewel de toepassing van waterbesparende maatregelen positief is, vraagt het waterschap zich af hoeveel invloed dit heeft op het totale waterverbruik. Zijn er wellicht andere maatregelen te nemen die meer invloed hebben? In de MER is de ambitie uitgesproken om afvalwater te verminderen zoals spoelwater zelf zuiveren	Naar de waterbalans moet bij iedere ontwikkeling gekeken worden. Zoals bekend, is de exacte invulling thans nog niet bekend. Per deelontwikkeling wordt daarbij tevens steeds gekeken wat mogelijk is op het gebied van duurzaamheid.

en hergebruiken. Dit komt niet terug in bestemmingsplan. Scheiden en hergebruiken komen ook niet terug. Verder ontbreekt een algehele waterbalans van het plan.	
Volgens de toelichting (pagina 81) wordt op hogere gebieden zo veel mogelijk water vastgehouden. Een overstort is begrijpelijk, maar waarom wordt er vertraagd afgevoerd? Vindt daar niet voldoende infiltratie plaats? Ook bij hoge GHG kan water infiltreren. Infiltreren heeft de voorkeur boven bergen. Bij dit laatste aantonen waarom infiltreren niet mogelijk is. Voor de overstort en lozing op ons beekstelsysteem is een vergunning vereist.	Een noodoverstort (alles boven 100 mm) is altijd nodig.
De duurzaamheidsambities op pagina 82 zijn erg terughoudend geformuleerd. Hier is ons inziens veel meer te halen. Verder vragen wij ons af wat er met het pre-advies gedaan is. Onder het kopje 'Overleg waterbeheerder' komt dit niet naar voren.	In hoofdstuk 13 van het MER wordt meer uitgebreid ingegaan op het gebied van duurzaamheid. De initiatiefnemer bepaalt zelf haar ambitieniveau hierin. Opmerkingen uit het pre-advies zijn verwerkt in de aangepaste versie van het wateronderzoek.

Regiowerkgroep vrijetijdseconomie

Opmerking	Reactie
De regiowerkgroep vrijetijdseconomie kan instemmen met de geschetste ontwikkeling van Toverland voor de lange termijn, zowel voor het onderdeel dagrecreatie als voor de verblijfsrecreatie. Daarbij is het voor vrijetijdseconomie vooral belangrijk dat de feitelijke toevoeging van verblijfsrecreatie altijd in balans is met de ontwikkeling van de dagrecreatiecomponent. Ook dient de toevoeging van verblijfsrecreatie de regionale balans tussen vraag en aanbod niet ingrijpend te verstoren. Daarnaast moet de koppeling tussen verblijf- en dagrecreatie aanwezig zijn, waardoor een entreebewijs onderdeel uitmaakt van de overnachting. Het toevoegen van dag- en/of verblijfsrecreatie heeft ook gevolgen voor bijvoorbeeld de arbeidsmarkt, de woonopgave, mobiliteit, infrastructuur etc. Daarvoor gelden waarschijnlijk vergelijkbare uitgangspunten. Bij de toekomstige besluitvorming, zoals bouw aanvragen voor concrete toevoegingen van verblijfsrecreatie dient daarom op dat moment bepaald te worden of aan al deze uitgangspunten wordt voldaan. Daartoe dienen in het bestemmingsplan specifieke regels/voorwaarden te worden opgenomen. De regiowerkgroep denkt in het vervolgtraject graag mee over het concreet formuleren van deze specifieke regels/voorwaarden.	In artikel 3.1 lid b wordt toegevoegd dat het gebruik van verblijfsrecreatieve eenheden uitsluitend is toegestaan in combinatie met een bezoek aan het attractiepark. In het BPVR is een regeling toegevoegd waarin is opgenomen dat een vergunning voor een bestemmingsplanactiviteit benodigd is voor het realiseren van meer dan 250 recreatie eenheden met uitzondering van hotelkamers. De toevoeging mag niet leiden tot een aantasting van de balans in het regionale aanbod van verblijfsrecreatie. Ten behoeve van het regionale overleg met de regiowerkgroep is een notitie uitgewerkt waarin onder andere wordt ingegaan op duurzaamheid en arbeidsmarktaspecten. Deze memo is akkoord bevonden en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. In overeenstemming met andere bestemmingsplannen in de regio wordt het niet nodig gevonden om in dit BPVR specifieke voorwaarden op te nemen voor arbeidsmarkt, woonopgave etc. Voor mobiliteit en infrastructuur worden wel voorwaarden gedefinieerd.