



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Eurocircuit Valkenswaard

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

17 april 2024 / projectnummer: 3695



1 Advies over het aangevulde MER in het kort

De gemeenten Valkenswaard en Bergeijk willen de activiteiten op het Eurocircuit vastleggen in één intergemeentelijk bestemmingsplan (hierna: 'nieuw bestemmingsplan'). Het gaat om de activiteiten motor-, rally- en fietscross en hondentraining (zie figuur 1). De bestaande bestemmingsplannen en de milieuvergunningen zijn namelijk verouderd en het was onduidelijk welk deel van deze bestaande activiteiten planologisch legaal bestemd was. Voor de besluiten over het nieuwe bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

In juli 2023 bracht de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: 'de Commissie') hierover een voorlopig toetsingsadvies uit en adviseerde zij het rapport aan te vullen omdat er belangrijke informatie ontbrak. Het ging om onduidelijkheid over de referentiesituatie en het voornemen. Ook waren de effecten van verkeer, geluid en stikstof onvoldoende (navolgbaar) in beeld gebracht. Bij stikstof werd onterecht uitgegaan van intern salderen. Daarnaast waren de effecten op de natuur gebaseerd op (te) oude data en ontbrak een Passende beoordeling. Naar aanleiding hiervan is het MER aangevuld.

De gemeenten Valkenswaard en Bergeijk hebben de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het aangevulde MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid hiervan.

Wat staat in het aangevulde MER?

In het aangevulde MER zijn de milieugevolgen van het nieuwe bestemmingsplan beschreven. Uitgangspunt daarbij is dat er geen fysieke wijzigingen plaatsvinden aan de bestaande gebouwen en banen én dat het gebruik van het Eurocircuit plaatsvindt op basis van het gebruik in het (recente) verleden. Het MER is onder andere aangevuld met nieuwe verkeersberekeningen, een nieuwe natuurtoets en nieuwe geluidsberekeningen. Er zijn twee gebruiksvarianten onderzocht op geluidseffecten. Deze varianten verschillen vooral in het aantal wedstrijden en trainingdagen per jaar voor de rallycross. In het aangevulde MER staat dat het belangrijkste effect de hinder door geluid is. Dit is als negatief beoordeeld. Ook is er een (licht) negatief effect op gezondheid, mobiliteit en duurzaamheid. De andere milieueffecten zijn als neutraal beoordeeld.

Wat is het advies van de Commissie?

De aanvulling op het MER levert relevante informatie op over de milieueffecten. Zo is meer inzicht gegeven in de te verwachten verkeersafwikkeling en parkeerdruk. Voor geluid zijn de daadwerkelijk optredende geluidsniveaus tijdens wedstrijddagen en trainingen onderzocht. Ook zijn de geluidsniveaus in beeld gebracht van het kamperen, baanonderhoud en gebruik van de omroepinstallaties. Daarnaast is inzicht gegeven in de effecten van mogelijke maatregelen en hoe vaak mogelijke geluidhinderlijke activiteiten zullen voorkomen.

De Commissie constateert in algemene zin dat de aanvullende berekeningen niet consequent zijn verwerkt in de hoofdtekst van het aangevulde MER. Ook zijn enkele nadere uitwerkingen over het voornemen alleen in de aangepaste onderzoeken (bijlagen) genoemd en bevat het aangevulde MER nog verouderde teksten uit de vorige versie. Dit komt de leesbaarheid van het aangevulde MER niet ten goede.

De Commissie signaleert daarnaast bij de toetsing van het aangevulde MER dat nog steeds belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het Eurocircuit. Het gaat om de volgende punten:

- **Referentiesituatie en voornemen:** De referentiesituatie en het voornemen zijn onduidelijk. Hierdoor is er onduidelijkheid over de milieugevolgen en de juridische houdbaarheid van het bestemmingsplan. De bestaande planologisch illegale gebouwen en activiteiten behoren tot het (plan)voornemen en niet tot de referentiesituatie. Dit is niet consequent gedaan. Hierdoor zijn de milieugevolgen van in ieder geval de aanlegfase (zoals stikstofemissie) onvoldoende in beeld gebracht.
- **Stikstof:** ten onrechte is uitgegaan van intern salderen als maatregel. De nu gekozen oplossing is extern salderen. De daarvoor benodigde Passende beoordeling ontbreekt.
- **Natuur:** het onderzoek naar de natuurgevolgen is gebaseerd op zeer beperkte data, en geeft daardoor onvoldoende zekerheid over werkelijk optredende effecten. Er is bovendien onvoldoende gekeken naar de effecten op natuurgebieden rondom het terrein.
- **Mobiliteit:** de omvang van en eventuele hinder door filevorming en parkeren tijdens evenementen is onvoldoende inzichtelijk gemaakt. Dit heeft mogelijk ook gevolgen voor andere milieueffecten, zoals voor geluid en stikstof.

De Commissie adviseert deze informatie in een nieuwe aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het nieuwe bestemmingsplan Eurocircuit Valkenswaard.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1: Activiteiten Eurocircuit (bron: MER).

Aanleiding MER

Het college van burgemeester en wethouders van Valkenswaard wil het bestemmingsplan uit 1977 vernieuwen voor het Eurocircuit in Valkenswaard. Ook het bestemmingsplan van de gemeente Bergeijk moet worden geactualiseerd omdat het Eurocircuit voor een klein deel ook in die gemeente ligt. Voordat de gemeenteraden van Valkenswaard en Bergeijk besluiten over een nieuw intergemeentelijk bestemmingsplan, zijn de milieugevolgen onderzocht in een plan-MER.

Dit plan-MER is opgesteld omdat het bestemmingsplan kaderstellend is voor de besluitvorming over de m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen (categorie D43 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage). De Commissie wijst erop dat het bestemmingsplan eindbestemmingen bevat, waardoor voor het hele plan een project-MER verplicht is. De verplichting tot het opstellen van een Passende beoordeling leidt bovendien tot een plan-m.e.r.-plicht.

In juli 2023 bracht de Commissie een voorlopig toetsingsadvies uit over het plan-MER voor het bestemmingsplan. De gemeente Valkenswaard heeft in reactie daarop het MER aangevuld en heeft de Commissie gevraagd om advies te geven over de volledigheid en juistheid van het aangevulde MER.

Wetgeving van toepassing op dit plan

Voor dit plan en het MER is nog de wetgeving zoals die gold vóór 1 januari 2024 van toepassing (zoals de Wet milieubeheer), en niet de huidige wetgeving (de Omgevingswet). Dit omdat het bestemmingsplan ter inzage is gelegd voordat de Omgevingswet op 1 januari van kracht werd.

Voorgaande m.e.r.-procedure 2018-2019

In 2018-2019 is een m.e.r.-procedure doorlopen om het bestemmingsplan voor het Eurocircuit te vernieuwen. Het plangebied was destijds iets groter dan nu. Toen viel ook een schietvereniging onder het plan. Op 15 augustus 2018 bracht de Commissie een voorlopig toetsingsadvies uit. De Commissie kwam destijds tot de conclusie dat in dit MER belangrijke informatie ontbrak over het circuit zelf en over de geluids- en natuureffecten. Het MER werd aangevuld en de Commissie werd weer om advies gevraagd. Op 18 maart 2019 bracht de Commissie haar toetsingsadvies uit over het aangevulde MER. Het aangepaste rapport gaf belangrijke nieuwe informatie over het Eurocircuit, waaronder over de verkeerssituatie. Het rapport was echter nog niet volledig. Er was onduidelijkheid over de huidige legale situatie, de effecten van evenementen op natuur en mogelijke maatregelen om geluidshinder te voorkomen. Op 24 oktober 2019 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard mede vanwege dit advies van de Commissie besloten het ontwerpbestemmingsplan in te trekken.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag - in dit geval de gemeenteraden van de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk - besluit over de bestemmingsplannen voor het Eurocircuit Valkenswaard.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij dit advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3695 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak. Daar is ook het voorlopige toetsingsadvies van de Commissie (25 juli 2023) te vinden. Het advies en de projectstukken over het MER uit 2018 en de aanvulling daarop uit 2019 zijn te vinden door nummer 3318 in te vullen.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe. Aan deze beoordeling koppelt zij adviezen en aanbevelingen. Adviezen staan in een tekstkader. Het uitvoeren daarvan is essentieel voor het volwaardig meewegen van het belang van de leefomgeving bij het besluit over het bestemmingsplan. Aanbevelingen staan niet in een tekstkader. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Referentiesituatie en voornemen

In het voorlopige toetsingsadvies adviseerde de Commissie om het MER aan te vullen met een gedetailleerd overzicht van de bestaande voorzieningen en welke daarvan wel en niet (planologisch) legaal zijn. Ook vroeg de Commissie om een gedetailleerde beschrijving van alle activiteiten die onderdeel uitmaken van het voornemen. De reden voor dit advies was de onduidelijkheid over de referentiesituatie in het oorspronkelijke MER en de inconsequente toepassing van de referentiesituatie in de effectbeoordeling. Zonder een compleet overzicht is onduidelijk waarvoor straks mogelijk toestemming verleend wordt en waarvan de milieueffecten bepaald moeten worden.

Uitleg referentiesituatie in m.e.r.

In een m.e.r.-procedure voor een bestemmingsplan is het essentieel dat de referentiesituatie en het planvoornemen duidelijk onderbouwd en gescheiden zijn. De te verwachten milieueffecten van het planvoornemen kunnen (moeten) dan in het MER worden vergeleken met de referentiesituatie. De gemeenteraden kunnen op basis van deze informatie vervolgens goed onderbouwde afwegingen over het bestemmingsplan maken. Hieronder volgt een nadere duiding over deze begrippen in de context van (de wijziging van) een bestemmingsplan.

Referentiesituatie

De referentiesituatie bestaat uit de ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan feitelijk bestaande situatie voor zover die planologisch legaal is én uit de autonome ontwikkeling.

Wat betreft de planologisch legaal bestaande situatie kan onder meer worden gewezen op de uitspraak ABRvS 5 juli 2023, ECLI:NL:RVS:2023:2586. Die zaak gaat over de planologische inpassing van het al decennia geleden planologisch illegaal aangelegde en in gebruik genomen motorcrosscircuit Scheiweg. De Afdeling oordeelt dat het planologische inpassingsbesluit (via een tijdelijke omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan) over het circuit in termen van de m.e.r.-regelgeving moet worden aangemerkt als de aanleg van een nieuwe racebaan. Het motorcrosscircuit maakt daarmee geen deel uit van de referentiesituatie bij het bepalen van de m.e.r.-(beoordelings)plicht. Daaruit vloeit voort dat een planologisch illegaal aanwezig en/of planologisch illegaal in gebruik zijnde circuit evenmin tot de referentiesituatie behoort als er een MER wordt opgesteld. Daarbij kan ook worden gewezen op ABRvS 18 april 2000, ECLI:NL:RVS:2000:AN6410. De Afdeling oordeelt daarin over een illegaal opgerichte en in gebruik genomen afvalstoffeninrichting. Zij overweegt dat in het ten behoeve van het legaliserende besluit opgestelde MER in de referentiesituatie (in de uitspraak aangeduid als de nulsituatie) terecht is uitgegaan van de situatie dat de inrichting ter plaatse niet was gevestigd. Dat daarnaast in het MER een tweede (onverplichte) referentiesituatie wordt gehanteerd waarin de feitelijk bestaande illegale situatie wordt meegenomen, is overigens toegestaan, maar alleen in aanvulling op de correcte referentiesituatie.

Autonome ontwikkelingen

Met autonome ontwikkelingen wordt bedoeld op de relevante, toekomstige ontwikkelingen (niet zijnde het planvoornemen) waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat ze zullen gaan plaatsvinden en die milieugevolgen kunnen hebben.

Het planvoornemen

Met planvoornemen wordt bedoeld op de in het plan voorziene nieuwe ontwikkelingen. Daartoe behoren ook feitelijk bestaande planologisch illegale situaties die in het plan worden gelegaliseerd.

Referentie Natura 2000-gebieden

De referentiesituatie voor de effecten van een bestemmingsplan op Natura 2000-gebieden is een andere dan de hiervoor genoemde. Deze bestaat uit de feitelijke, planologisch legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan. Daarbij spelen autonome ontwikkelingen – in tegenstelling tot bij m.e.r. – geen rol¹.

De Commissie constateert dat in de aanvulling op het MER nog steeds onduidelijkheid bestaat over de referentiesituatie. Zij mist een overzicht van de (ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan) feitelijke bestaande situatie voor zover die planologisch legaal is. De feitelijk bestaande en planologisch legale situatie is daarmee niet helder en navolgbaar in beeld gebracht. Tabel 3.2 van het aangevulde MER bevat weliswaar een overzicht van welke voorzieningen en het gebruik ervan planologisch legaal zijn, maar dit is in te algemene bewoordingen gesteld. Een overzicht ontbreekt waarin wordt aangegeven:

- welk bouwwerk planologisch legaal of illegaal is (per bouwwerk);
- welk deel van de motorcrossbaan planologisch legaal of illegaal is;
- welke delen van gebruikte parkeerterreinen planologisch legaal of illegaal zijn.

De Commissie wijst erop dat omschrijvingen waarin wordt aangegeven dat iets planologisch legaal is ‘mits voldaan aan de voorwaarden’ ontoereikend zijn. Op die wijze is niet navolgbaar of in het aangevulde MER een juiste referentiesituatie respectievelijk een juist planvoornemen is gehanteerd. Milieueffecten kunnen daarmee ook onderschat zijn.

In het aangevulde MER wordt voor de inrichting van het terrein de bestaande fysieke situatie in de referentiesituatie meegenomen. Dit geldt ook voor aangelegde voorzieningen, die planologisch illegaal zijn. Dat geldt bijvoorbeeld voor planologisch illegaal aangelegde bouwwerken en bijbehorende voorzieningen. Bij dat laatste kan bijvoorbeeld worden gedacht aan mogelijk aanwezige stookinstallaties. Ook de feitelijke bestaande motorcrossbaan en wielervedbaan zitten in de referentiesituatie volgens het aangevulde MER. (Een deel van) deze banen zijn echter planologisch illegaal. In het voorlopig toetsingsadvies is in voetnoot 6 gerefereerd aan een uitspraak van de rechtbank Noord-Nederland waaruit volgt dat wanneer een onlosmakelijk deel van een circuit planologisch niet legaal is aangelegd en daarmee niet legaal kan worden gebruikt, dat betekent dat het gehele circuit niet legaal kan worden gebruikt.

Het voorgaande betekent dat onder meer de illegale bouwwerken (en de bijbehorende voorzieningen) en de motorcrossbaan niet tot de referentiesituatie behoren, maar tot het planvoornemen. De consequentie daarvan is dat ook de milieueffecten van de aanlegfase van die betreffende fysiek al aanwezige voorzieningen (alsnog) moeten worden onderzocht. De Commissie doelt hierbij niet op een volledige reconstructie van de aanlegfase. Zij adviseert om globaal te beschrijven hoe de aanlegfase eruit zou zien als er op dit moment geen racebaan en bouwwerken zouden zijn, inclusief de potentiële milieueffecten daarvan. Kwantificeer in ieder geval de extra stikstofdepositie ten behoeve van de juridische houdbaarheid van het plan.

In het aangevulde MER staat dat voor de referentie van het gebruik (worst case) wordt uitgegaan van geen gebruik van de banen, met uitzondering van het stikstofonderzoek (zie paragraaf 2.2 van dit advies). De Commissie kan zich in algemene zin vinden in een worst case-aanpak. Zij wijst er wel op dat het niet duidelijk is of deze benadering ook is gevolgd

¹ Zie bijvoorbeeld ABRvS 24 januari 2024, ECLI:NL:RVS:2024:249 (r.o. 85 en r.o. 92.1).

voor het gebruik van de wielervedbaan, fietscrossbaan (BMX) en hondentraining. Daarnaast wijst de Commissie erop dat de exacte invulling van alle activiteiten (bijvoorbeeld aantal mensen dat kampeert, de tijdelijke voorzieningen tijdens het kamperen en het gebruik van de omroepinstallatie) niet in het MER staan beschreven maar in enkele bijlagerapporten.

Ook is nog steeds niet afgebakend wat de 'outdooractiviteiten' zijn binnen het voorgenomen plan (zie pagina 18 van het aangevulde MER). Deze zijn niet onderzocht, waardoor het aangevulde MER mogelijk niet de maximale planmogelijkheden heeft onderzocht.

De Commissie adviseert het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, aan te vullen met:

- een gedetailleerd overzicht van welke bestaande voorzieningen (per bouwwerk, zo nodig per deel van de circuits en voor alle activiteiten binnen het plangebied) wel en niet planologisch legaal zijn. Maak hierbij gebruik van duidelijke kaarten met een goed leesbare legenda. Voorzieningen (zoals bouwwerken) die niet legaal aanwezig zijn, maken deel uit van het planvoornemen en niet van de referentiesituatie. Daarvan moeten de milieueffecten (waaronder stikstof, ook in de aanlegfase) in kaart te worden gebracht;
- een gedetailleerde en complete beschrijving van alle activiteiten die onderdeel uitmaken van het planvoornemen en de voorzieningen die daarbij horen;
- nieuw onderzoek naar de milieueffecten als het hiervoor beschreven overzicht daartoe aanleiding geeft.

2.2 Stikstof

Referentiesituatie en uitgangspunten voor de stikstofberekening

In het voorlopig toetsingsadvies wees de Commissie erop dat het MER en het daarvan deel uitmakende stikstofonderzoek niet duidelijk waren over de uitgangspunten voor de gebruikte referentiesituatie. Daarnaast was er onduidelijkheid over de volledigheid van de gebruikte bronnen in de berekeningen.

In het aangevulde MER staat dat voor de berekening en beoordeling van de stikstofeffecten op Natura 2000-gebieden is uitgegaan van de feitelijke en planologische legale situatie als referentiesituatie. Daarbij wordt aangegeven dat niet altijd duidelijk is wat er (planologisch) legaal is. Activiteiten waarvan het bevoegd gezag of de rechter heeft geoordeeld dat die 'niet binnen de huidige vergunningen passen', zijn niet meegenomen in de referentiesituatie. Het gaat specifiek om de motorcrossbaan en Supermoto activiteiten².

Dit is voor de Commissie niet navolgbaar. Allereerst is het binnen 'de huidige vergunningen passen' wat anders dan de vraag of er sprake is van planologische legaal of illegaal gebruik. Dat wordt bepaald door het momenteel geldende planologische kader (geldende bestemmingsplan en eventueel omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan). Ten tweede is niet duidelijk of de activiteiten waarover geen expliciet oordeel door het bevoegd gezag en/of de rechter is gegeven, wel planologisch toegestaan zijn.

In bijlage 6 van het aangevulde MER staat dat voor het rallycrosscircuit geldt dat de voor stikstofdepositie relevante activiteiten al plaatsvinden en dat die planologisch zijn

² Zie pagina 28-29 en pagina 74 van het aangevulde MER.

toegestaan. Er wordt vervolgens van uitgegaan dat er sprake is van 11 trainingdagen per jaar. Er ontbreekt echter een onderbouwing dat er momenteel feitelijk ook daadwerkelijk 11 trainingdagen per jaar zijn. De Commissie wijst erop dat een tabel met een overzicht van trainingen in 2022, 2023 en dit jaar hiervoor uitkomst kan bieden.

Ook maakt het aangevulde MER (en de bijbehorende bijlage 6) niet duidelijk:

- hoe in de stikstofberekeningen is omgegaan met de emissies vanuit (planologisch) illegale bouwwerken (aanlegfase en eventueel bijbehorende voorzieningen zoals een stookinstallatie);
- hoe de toename van verkeer is meegenomen in de AERIUS-berekening³ en of daarbij is voldaan aan de instructiegegevens van AERIUS.

De Commissie constateert dat de gehanteerde referentiesituatie voor het stikstofonderzoek niet voldoende onderbouwd is vanwege de geconstateerde gebreken.

Toepassing interne saldering

In het voorlopig toetsingsadvies constateerde de Commissie dat ten onrechte was uitgegaan van intern salderen. In het bestemmingsplan was opgenomen dat landbouwgrond uit productie werd genomen waardoor er geen sprake is van toename aan stikstofdepositie. De Commissie wees erop dat uit jurisprudentie blijkt dat intern salderen tussen twee of meer activiteiten in een plan alleen mag als die activiteiten samen één ruimtelijke ontwikkeling vormen. Als dit niet het geval is, dan is er sprake van de inzet van een mitigerende maatregel. Een mitigerende maatregel betekent dat er sprake is van extern salderen, waarvoor per definitie een Passende beoordeling vereist is.

De Commissie constateert dat het aangevulde MER onterecht uitgaat van intern salderen. In paragraaf 3.3.1 van het aangevulde MER staat dat 'wordt overwogen' om een aantal agrarische percelen nabij het Eurocircuit te gebruiken voor parkeren tijdens grote evenementen (kennelijk om daarmee intern te salderen). Het is niet duidelijk of dit ook daadwerkelijk het geval zal zijn. De Commissie oordeelt dat door dit eventuele incidentele gebruik geen sprake is van één ruimtelijke ontwikkeling. Het reguliere gebruik zal dan immers nog steeds agrarisch gebruik zijn. Daarnaast laat het gebruik van de landbouwgrond als incidentele parkeerplaats bij evenementen het agrarisch gebruik nog steeds toe. Daarmee laat het de voortzetting van bemesting van deze gronden ook toe.

In paragraaf 3.5 van bijlage 6 staat dat een aantal omliggende percelen worden herbestemd voor natuur- en landschapontwikkeling. Die percelen zullen dan niet meer worden bemest en met de daaraan gerelateerde ammoniakemissie kan dan gesaldeerd worden. Dat wijst nadrukkelijk op een afzonderlijke ruimtelijke ontwikkeling die los staat van het Eurocircuit. Dan is sprake van extern salderen.

Door bovenstaande aspecten kloppen de uitgangspunten van de stikstofberekening en (vooral) de conclusies niet. Ook ontbreekt de Passende beoordeling, die bij extern salderen verplicht is.

³ AERIUS is een rekeninstrument om de stikstofdepositie te berekenen als gevolg van projecten en plannen op Natura 2000-gebieden. Voor meer informatie, zie [de officiële website van AERIUS](#).

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, aan te vullen met nieuw onderzoek naar de effecten van stikstofdepositie en een Passende beoordeling op te stellen. Houd daarbij rekening met bovenstaande aspecten. Betrek daarin het additionaliteitsbeginsel⁴ en uitvoerbare mitigerende maatregelen. Uit het onderzoek moet blijken of de (maximale) gebruiksmogelijkheden van het nieuwe bestemmingsplan al dan niet kunnen leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied.

2.3 Natuur

De Commissie adviseerde in haar voorlopige toetsingsadvies om:

- het MER aan te vullen met een geactualiseerde natuurtoets gebaseerd op recente data;
- daarbij in te gaan op de effecten bij de referentiesituatie waarin geen gebruik wordt gemaakt van het plangebied;
- aandacht te schenken aan verstoring van omliggende gebieden.

De Commissie constateert dat het voorlopige toetsingsadvies niet volledig is opgevolgd in het aangevulde MER.

Het aangevulde MER bevat wel een natuurtoets. Daarin is een habitatgeschiktheidsbeoordeling gemaakt op basis van bestaande data en een veldbezoek. Er is geen soortgericht veldonderzoek gedaan. De natuurtoets richt zich alleen op het terrein van het Eurocircuit zelf en niet op de natuurgebieden rondom het circuit. In de natuurtoets wordt een aantal soorten uitgesloten voor het plangebied. Voor de soorten die wel kunnen voorkomen, wordt in het algemeen gesteld dat ze beïnvloed kunnen worden door de activiteiten op het circuit. Er wordt gesteld dat daarvoor maatregelen te nemen zijn.

De Commissie constateert dat er geen navolgbare beoordeling is uitgevoerd van de effecten van de toename van de activiteiten. Dit wordt mede veroorzaakt door het ontbreken van een duidelijke en goed onderbouwde afbakening van het voornemen en de referentiesituatie(s) (zie paragraaf 2.1 en 2.2 van dit advies). Er is verder alleen gesteld dat negatieve effecten op de natuur niet uit te sluiten zijn en dat dit met langjarige monitoring moet worden vastgesteld. De Commissie twijfelt aan de effectiviteit hiervan. Eventuele trends in dichtheden van broedvogels kunnen op deze manier waarschijnlijk niet direct worden toegeschreven aan de activiteiten op het circuit. Er zijn namelijk meer factoren die dit kunnen beïnvloeden. Ook betwijfelt de Commissie of een eventueel verstoringseffect gemitigeerd kan worden met de voorgestelde versterkingsmaatregelen. Dit maakt dat niet aannemelijk is dat het plan uitvoerbaar is binnen de kaders van de wet- en regelgeving over soortenbescherming.

De Commissie constateert ook dat de toetsing van de effecten op Natuurnetwerk Brabant (NNB) zeer globaal is. Het blijft onduidelijk of er wel of niet sprake is van externe effecten op het NNB en wat dit betekent gezien de regelgeving van de provincie. Het effect van eventuele toename van stikstofdepositie op het NNB is niet benoemd in de natuurtoets.

In de natuurtoets staat tot slot de conclusie dat verstoring niet optreedt omdat het Vogelrichtlijngebied daarvoor te ver weg ligt. De Commissie vindt deze conclusie te

⁴ Het gebruik van de stikstofruimte die vrij komt op de agrarische percelen mag de realisatie van de stikstofdoelen van de provincie Noord-Brabant niet in de weg staan. Dit moet aannemelijk worden gemaakt.

voorbarig. Ook vogels die buiten het als Vogelrichtlijngebied aangewezen deel voorkomen, dragen bij aan de staat van instandhouding van het gebied voor die soorten.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, aan te vullen met een geactualiseerde natuurtoets en deze te baseren op recente data. Onderzoek ook de (mogelijke) verstoring buiten het terrein. Ga ook in op de effecten bij de referentiesituatie waarin geen gebruik wordt gemaakt van het plangebied.

2.4 Mobiliteit, bereikbaarheid en parkeren

In het aangevulde MER staat in paragraaf 4.2 dat in 2022 onderzoek is gedaan naar de verkeersaantrekkende werking van de activiteiten, de verkeersafwikkeling en het parkeren. Dit onderzoek is ook nu niet als bijlage bij het aangevulde MER opgenomen en kan daarom niet in de toetsing worden betrokken.

Verkeersafwikkeling

In bijlage 1 van het aangevulde MER is beschreven hoeveel bezoekers er worden verwacht op basis van de verschillende activiteiten. In hoofdstuk 4 van het aangevulde MER worden dezelfde cijfers per activiteit opgenomen voor het aantal voertuigbewegingen per jaar. In tabel 4.1 van het aangevulde MER is dit samengevat.

De berekende voertuigbewegingen voor de grootschalige evenementen zijn vervolgens toegedeeld aan het wegennet. Dit leidt tot de conclusie dat filevorming optreedt op de Westparallel N69. In het aangevulde MER staat niet hoe vaak deze files zullen ontstaan en hoe groot ze zijn. Ook na realisering van het Haakje⁵ zal sprake zijn van congestie op de ontsluitingswegen. In het aangevulde MER wordt het treffen van verkeersmaatregelen en de inzet van verkeersregelaars als aanbeveling beschreven.

De Commissie constateert dat de genoemde cijfers onvoldoende inzicht bieden in aantal, duur en ernst van de filevorming. Dit geldt ook voor de situatie met de realisatie van het Haakje. De gelijke effectscore (0) voor de voorgenomen ontwikkeling ten opzichte van de referentie (geen baangebruik) is daarmee niet aannemelijk.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, aan te vullen met een navolgbare beschrijving van de te verwachten verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie bij grote(re) evenementen. Geef een onderbouwing van de aard en omvang van maatregelen om een goede verkeersdoorstroming te borgen, hinder te beperken en de milieueffecten hiervan te beschrijven.

Parkeren

Voor het wekelijks trainen en doordeweekse bijeenkomsten is voldoende parkeerruimte beschikbaar. Dat is echter niet het geval voor de evenementen met veel bezoekers. In het aangevulde MER staat dat voor het parkeren van de bezoekers gebruik wordt gemaakt van extra parkeer capaciteit, waaronder verschillende beschikbare agrarische percelen. Dit biedt ruimte aan ruim 3.000 parkeerplaatsen. Bij een groot evenement zal alsnog een tekort

⁵ Het Haakje is de benaming in het aangevulde MER voor een nieuwe verbindingsweg tussen de Monseigneur Smetsstraat en N69.

bestaan van minimaal 200 parkeerplaatsen. Dit komt neer op een parkeeroppervlakte van circa 0,5 hectare. Het aangevulde MER maakt niet aannemelijk dat de inzet van meer (agrarische) percelen in combinatie met verkeersregelaars en/of meer vervoermanagement (zoals pendelbussen van en naar ov-stations) leidt tot adequate oplossingen voor verkeersoverlast. De effectscore voor het effect op de parkeersituatie is met 0/- wel correct.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, aan te vullen met een nadere uitwerking van de aanpak en organisatie rond het parkeren bij evenementen, ook gelet op het tekort aan parkeerruimte bij topevenementen. Beschrijf de maatregelen die de mogelijke parkeerhinder zullen beperken.

2.5 Geluid

Voor geluid is het MER aangevuld op basis van het voorlopig advies. De geluidseffecten zijn berekend ten opzichte van geen gebruik van het Eurocircuit. Hiermee is inzicht ontstaan in de daadwerkelijke optredende geluidniveaus tijdens wedstrijden en trainingen, de bijdrage van de extra activiteiten en de effecten van mogelijke maatregelen.

De Commissie constateert dat in het aangevulde MER en geluidrapport voldoende informatie aanwezig is om de effecten van het voorgenomen plan, de variant en de mogelijke maatregelen te kunnen beoordelen. Zij heeft nog wel enkele opmerkingen hierover:

- dit is met uitzondering van de onzekerheid over het verkeer van en naar de evenementen (zie paragraaf 2.4 van dit advies);
- de aantallen dagen per jaar en evenementen in tabel 4.9 van het aangevulde MER komt niet overeen met de rest van het aangevulde MER. Deze tabel lijkt nog niet te zijn aangepast aan de vernieuwde uitgangspunten en berekeningen;
- de vindbaarheid van de uitgangspunten, conclusies en overwegingen is niet optimaal in het aangevulde MER.

De Commissie beveelt aan om met deze opmerkingen rekening te houden in de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Dezoning

Het aangevulde MER (en geluidrapport) gaat uit van dezoning van de circuits vanwege:

- het apart beschouwen van het rallycrosscircuit en het motorcrosscircuit;
- de interpretatie dat 'minder dan 8 uur per week' uitsluitend betrekking heeft op het gebruik van de banen.

De Commissie beveelt aan om de juistheid van deze aannames te onderzoeken. Doe dit inclusief de eventuele doorwerking voor de effectbeoordeling en de vergunbaarheid van de resterende geluidniveaus bij woningen.

2.6 Overige milieuaspecten

In het voorlopige toetsingsadvies beval de Commissie aan om maatregelen in het bestemmingsplan op te nemen om stofhinder te beperken. Reden hiervoor waren de

onverharde (toegangs)wegen (zoals de Victoriédijk) rond het Eurocircuit en de onverharde banen van het Eurocircuit zelf.

In het aangevulde MER staat dat de Victoriédijk afgesloten wordt bij grootschalige evenementen. De Commissie waardeert deze maatregel, maar heeft hierbij enkele opmerkingen. In figuur 4.4 staat dat deze onverharde weg wel wordt gebruikt voor het ontsluiten van de parkeerplaatsen. Daarnaast lijkt de Victoriédijk toegankelijk te zijn voor gebruik tijdens trainingdagen. Vanwege de (mogelijke) stofoverlast beveelt de Commissie aan om verdergaande maatregelen op te nemen in het bestemmingsplan om stofhinder te beperken.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Tanja Bremer

drs. Reinoud Kleijberg

ing. Ben Peters

dr. Patrick Patiwael (secretaris)

mr. dr. Marcel Soppe

ir. Harry Webers (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D43, “de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen”. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraden van de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van Valkenswaard.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiener.nl projectnummer 3695 in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

