

Bestemmingsplan

Eurocircuit Bergeijk

Bestemmingsplan

Eurocircuit Bergeijk

Projectnummer 0474260.100

datum vrijgave	beschrijving
4 mei 2023	ontwerp

goedkeuring
S. Zondervan

vrijgave
S. Zondervan

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de toelichting		3
Bijlage 1	Toekomst Eurocircuit, definitieve rapportage (1 juni 2021)	5
Bijlage 2	Notitie reikwijdte en detailniveau (6 juli 2021)	159
Bijlage 3	bijlage bij notitie reikwijdte en detailniveau reactienota ontwerp	189
Bijlage 4	MER Eurocircuit (4 mei 2023)	213
Bijlage 5	Opzet kwaliteitsverbetering (31 maart 2023)	335
Bijlage 6	Geluidsonderzoek (28 september 2022)	339
Bijlage 7	Onderzoek luchtkwaliteit (13 april 2023)	405
Bijlage 8	Stikstofonderzoek (5 mei 2023)	439
Bijlage 9	Natuurtoets Ekoza (18 januari 2019)	477
Bijlage 10	Effecten natuurwaarden 5 scenario's Eurocircuit (6 april 2021)	517

Bijlagen bij de toelichting

ontwerp bestemmingsplan Eurocircuit Bergeijk
Gemeente Bergeijk
Projectnummer 0474260.100

Bijlage 1 Toekomst Eurocircuit, definitieve rapportage (1 juni 2021)

Toekomst Eurocircuit

Definitieve rapportage

1 juni 2021



INHOUDSOPGAVE

DEEL I HET KADER.....7

Hfst. 1. Inleiding.....	8
§ 1.1 Ontstaan Eurocircuit.....	8
§ 1.2 Terugblik.....	9
§ 1.3 Aanleiding.....	10
Hfst. 2. Afbakening.....	12
§ 2.1 Geografische afbakening.....	12
§ 2.2 Inhoudelijke afbakening.....	14

DEEL II HET PROCES.....17

Hfst. 3. Totaalproces.....	18
Hfst. 4. Eerste gespreksronde.....	20
§ 4.1 Werkwijze.....	21
§ 4.2 De stakeholders.....	22
§ 4.3 Uitkomst eerste gespreksronde.....	25
Hfst. 5. Gezamenlijke bijeenkomsten.....	26
§ 5.1 Werkwijze.....	27
§ 5.2 Uitkomst gezamenlijke bijeenkomsten.....	30
Hfst. 6. Scenario's op hoofdlijnen.....	34
Hfst. 7. Quickscan beoordeling.....	34
Hfst. 8. Concept-rapportage.....	36
Hfst. 9. Feedbackronde.....	36
§ 9.1 Publicatie en reactie op de conceptrapportage.....	37
§ 9.2 Representatieve enquête inwoners Valkenswaard.....	38
Hfst. 10. Definitieve scenario's en rapportage.....	40
Hfst. 11. Besluitvorming.....	40
§ 11.1 Collegebesluit.....	41
§ 11.2 Raadscommissie.....	41
§ 11.3 Raadsbesluit.....	43
§ 11.4 Vervolg.....	43

DEEL III DE SCENARIO'S.....45

Hfst. 12. Terrein omvormen tot natuur.....46

§ 12.1 Beleid.....46

§ 12.2 Opbrengst gezamenlijke bijeenkomsten.....54

§ 12.3 Eindscenario 'Terrein omvormen tot natuur'.....56

Hfst. 13. Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan.....58

§ 13.1 Beleid.....60

§ 13.2 Opbrengst gezamenlijke bijeenkomsten.....70

§ 13.3 Eindscenario 'Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan'.....72

Hfst. 14. Terrein omvormen tot leisurezone.....74

§ 14.1 Beleid.....75

§ 14.2 Opbrengst gezamenlijke bijeenkomsten.....80

§ 14.3 Eindscenario 'Terrein omvormen tot leisurezone'.....82

Hfst. 15. Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren..84

§ 15.1 Beleid.....87

§ 15.2 Opbrengst gezamenlijke bijeenkomsten.....88

§ 15.3 Eindscenario 'Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren'.....90

Hfst. 16. Het combinatiescenario.....92

§ 16.1 Opbrengst gezamenlijke bijeenkomsten.....92

§ 16.2 Eindscenario 'Het combinatiescenario'.....96

DEEL IV BEOORDELING SCENARIO'S.....103

Hfst. 17. Werkwijze beoordeling scenario's.....104

§ 17.1 Inleiding.....104

§ 17.2 Methode.....104

Hfst. 18. Beoordeling scenario's.....106

§ 18.1 Positionering.....106

§ 18.2 Maatschappelijke effecten.....110

§ 18.3 Omgevingseffecten.....114

§ 18.4 Effecten voor ruimtelijke ordening.....121

§ 18.5 Juridische effecten124

§ 18.6 Financiële effecten.....129

§ 18.7 Ecologische effecten (natuur).....133

§ 18.8 Effecten energie en afval.....135

§ 18.9 Verkeerskundige effecten.....138

Hfst. 19. Samenvatting beoordeling scenario's.....143

Hfst. 20. Feedbackronde.....145

§ 20.1 Reacties op de concept-rapportage.....145

§ 20.2 Resultaten representatieve enquête.....146

§ 20.3 Ambtelijke reactie provincie Noord-Brabant.....150

Colofon152

'Bij elkaar komen is een begin, bij elkaar blijven is vooruitgang, met elkaar samenwerken is een succes'

Voorwoord

Voor u ligt een rapportage met scenario's voor de toekomst van een bijzonder stukje grondgebied in de Brabantse Kempen. Een terrein waar veel uiteenlopende herinneringen liggen en daarmee ook veel verschillen van inzicht. Dat alles heeft geleid tot het project 'Toekomst Eurocircuit' met als doel: het creëren van een gezamenlijk draagvlak voor de toekomst van dit terrein; duurzaam en houdbaar.

Die zorg voor een goede leefomgeving en een goede ruimtelijke ordening - waarbij beoefening van een sport of hobby in conflict kan zijn met de beleving van overlast - is in deze casus bepaald geen sinecure. Een opgave die de gemeente Valkenswaard met de juiste intentie en zorgvuldigheid heeft aangepakt. Er zijn, samen met stakeholders, toekomstscenario's uitgewerkt. Met een enthousiast projectteam hebben we keihard gewerkt om dit traject tot een goed einde te brengen. Tussen de verschillende partijen zijn verbindingen gelegd, die later in gezamenlijke bijeenkomsten verder zijn uitgebouwd. Die verbindingen vormen een belangrijke bouwsteen voor meerwaardecreatie.

We zijn trots op het resultaat dat samen met de vele stakeholders en de interne en externe adviseurs is bereikt. Telkens met hetzelfde doel voor ogen: de toekomst van het Eurocircuitterrein. Het is nu aan de gemeenteraad om haar keuze te maken uit een 5-tal voorliggende scenario's.

Wij willen iedereen hartelijk danken voor zijn of haar bijdrage aan deze rapportage.

projectteam Toekomst Eurocircuit

Leeswijzer

Deze rapportage is opgedeeld in vijf delen. Hieronder worden deze vijf onderdelen toegelicht zodat duidelijk wordt hoe het rapport gelezen dient te worden. Daarnaast wordt daardoor helder hoe de vijf onderdelen zich inhoudelijk tot elkaar verhouden. Ieder deel heeft een eigen kleur in de kantlijn (het vierkant links- en rechts boven in de hoek). Deze kleuren zijn ook gebruikt in de titels van de teksten.

DEEL I: HET KADER

In het eerste deel van de rapportage wordt het kader geschetst waarbinnen het project Toekomst Eurocircuit is uitgevoerd. In hoofdstuk 1 worden onder meer de inleiding, aanleiding en doelstelling van het project beschreven. In hoofdstuk 2 is de geografische- en inhoudelijke afbakening van het project opgenomen. Over welk gebied hebben we het precies en wat is er onderzocht en uitgewerkt in dit project?

DEEL II: HET PROCES

In het tweede deel van de rapportage wordt uitgebreid ingegaan op het gevoerde proces. Iedere stap in het proces wordt chronologisch en feitelijk omschreven in de hoofdstukken 3 tot en met 11. De gezamenlijk uitgevoerde stappen met de stakeholders maken daar deel van uit.

DEEL III: DE SCENARIO'S

In het derde deel van de rapportage worden de scenario's beschreven in de hoofdstukken 12 tot en met 16. De totstandkoming van de scenario's wordt in DEEL II van de rapportage omschreven. Het betreft de scenario's die van tevoren zijn bepaald door het college (de eerste vier), aangevuld met een combinatiescenario dat voortkomt uit gezamenlijke bijeenkomsten met stakeholders (de vijfde).

De scenario's zijn:

1. Terrein omvormen tot natuur;
2. Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan;
3. Terrein omvormen tot leisurezone;
4. Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren;
5. Het combinatiescenario

DEEL IV: BEOORDELING SCENARIO'S

In het vierde deel van de rapportage zijn de vijf scenario's beoordeeld op basis van een negental beoordelingscriteria. Op quickscanniveau (op hoofdlijnen) zijn de te verwachten gevolgen per scenario feitelijk in kaart gebracht. In hoofdstuk 18 wordt per beoordelingscriterium beschreven hoe ieder scenario scoort, ten opzichte van de andere vier scenario's. Daarna worden in hoofdstuk 19 alle beoordelingen opgenomen in een samenvattende overzichtstabel. In hoofdstuk 20 zijn tot slot de uitkomsten van de feedbackronde terug te lezen. Deze feedbackronde bestaat uit enerzijds een bundeling van alle reacties op de conceptrapportage van 30 april 2021 en anderzijds de resultaten van de enquête die is uitgevoerd van 13 april tot en met 2 mei.

DEEL V: BIJLAGENBOEK

In het vijfde deel van de rapportage zijn alle bijlagen opgenomen. In de delen I t/m IV wordt regelmatig naar deze bijlagen verwezen. DEEL V van de rapportage is als aparte PDF beschikbaar gesteld en voorzien van een eigen inhoudsopgave.

DEEL I HET KADER

HOOFDSTUK 1

1. Inleiding

1.1 Ontstaan Eurocircuitterrein

Het Eurocircuit werd zo'n 50 jaar geleden, in 1971 geopend. Het was het eerste speciaal voor de rallycross gebouwde circuit van Nederland. Door de jaren heen werd er door steeds meer verschillende klassen geracet op het circuit. Naast de races van de motorcross- en de rallycrossvereniging vonden er in de jaren '80 ook caravanraces en de achteruitrijdwedstrijden met Dafjes plaats. Deze evenementen werden zelfs op de landelijke televisie uitgezonden en mensen uit het hele land kwamen op de sensationele races af.

Vele jaren later werd het terrein uitgebreid met een wiel- en fietscrossbaan en vestigden ook de politiehondenvereniging en de schutterij zich op het terrein. Ook op de fietscrossbaan werden regelmatig grote internationale wedstrijden georganiseerd met als hoogtepunt de wereldkampioenschappen in 2004. Net als de fietscrossers zijn ook de renners van TWC de Kempen bijna dagelijks te vinden op de wielbaan of het veldrijparcours. Sinds 1992 maken zij gebruik van het terrein en bijbehorend gebouw 'T Verzetje.

Het Eurocircuitterrein waarover we spreken in dit project 'Toekomst Eurocircuit' bestaat dan ook uit veel meer dan alleen de rally- en motorcrossterreinen. De precieze afbakening van het plangebied wordt beschreven in hoofdstuk 2.



Afbeelding 1.1 Achteruit rijden met Dafjes op het Eurocircuit

1.2 Terugblik

Hieronder worden de belangrijkste stappen toegelicht die in het recente verleden hebben plaats gevonden, voordat de gemeente is overgaan tot het uitvoeren van het project Toekomst Eurocircuit.

Besluit tot niet vaststellen nieuw bestemmingsplan Eurocircuit

Op 24 oktober 2019 heeft de gemeenteraad besloten het ontwerpbestemmingsplan Eurocircuit niet vast te stellen. Door de uitspraak van de Raad van State over het Nederlands stikstofbeleid bleek besluitvorming over het ontwerpbestemmingsplan wat toen reeds gereed was, niet haalbaar.

Onderzoek landsadvocaat Pels Rijcken

Na besluitvorming over het ontwerpbestemmingsplan, is ter voorbereiding op een nieuwe procedure door het bureau van de landsadvocaat in opdracht van de gemeente Valkenswaard onderzocht wat de feitelijk legale situatie is. Hierbij is met name gekeken naar het vigerende bestemmingsplan en de verschillende milieuvergunningen die van toepassing zijn. De rapportage is als bijlage 1 bijgevoegd in DEEL V van de rapportage

Vaststelling projectopdracht Toekomst Eurocircuit

In april 2020 heeft het college de projectopdracht vastgesteld, waardoor gestart kon worden met het uitvoeren van dit project. De gemeenteraad is hier destijds over geïnformeerd met de raadsinformatiebrief 'Uitwerken scenario's Eurocircuit' van 14 april 2020 (kenmerk 1225652/1226030).

Besluit korte termijn aanpak

Op 22 september 2020 heeft het college besloten om daar waar mogelijk de verenigingen te faciliteren middels tijdelijke vergunningen om strijdigheden in het gebruik op te heffen tot besluitvorming over een nieuw bestemmingsplan. De gemeenteraad is hier op 22 september middels een raadsinformatiebrief (kenmerk 1287674/1301292) over geïnformeerd. Inmiddels is een groot aantal bouwwerken technisch op orde gemaakt en zijn de vergunningen aangevraagd.

1.3 Aanleiding

Het huidige bestemmingsplan en de milieuvergunningen voor het Eurocircuitterrein zijn sterk verouderd. Het bestemmingsplan dateert van 1977 en de milieuvergunningen van 1993. Beiden zijn toe aan actualisatie. In het verleden zijn hier al diverse pogingen toe ondernomen. De meest recente poging, zoals in voorgaande paragraaf al aangestipt, strandde met het besluit van 24 oktober 2019 om het bestemmingsplan niet vast te stellen.

Met het besluit om het bestemmingsplan niet vast te stellen, is de poging tot actualisatie gestaakt. Het proces dient van voor af aan opnieuw uitgevoerd te worden. Dit kan een reguliere actualisatie van het bestaande bestemmingsplan zijn, waarbij niets veranderd, maar uit het voorgaande proces bleek dit al vrij lastig te zijn. Daarbij bleek met name de maatschappelijke discussie omtrent het bestaansrecht van het circuit en de toekomst hiervan gedurende de procedure te zijn toegenomen. Daarom wordt eerst een stap teruggezet en onderzoekt de gemeente samen met stakeholders welke toekomst we zien voor het Eurocircuitterrein. Wat willen we met deze plek? Duidelijkheid hierover moet een solide basis kunnen bieden onder een nieuw bestemmingsplan.

De oorspronkelijke opdracht betrof een raadsopdracht uit 2013 waarin is opgedragen de huidige gebruikers maximaal te faciliteren in hun wensen. Naast dat dit door veranderende wetgeving zeer moeilijk bleek te zijn, bleken ook uiteenlopende opvattingen te bestaan over de wijze waarop verenigingen maximaal gefaciliteerd dienden te worden.

Om te werken aan gezamenlijk draagvlak voor de toekomst van het terrein en om maatschappelijke onrust zoveel mogelijk te voorkomen in een nieuw proces, is de uitwerking van het toekomstperspectief voor het Eurocircuitterrein gezamenlijk met alle belanghebbenden die zich bereid hebben getoond om mee te doen, vormgegeven. Dit is gebeurd in de vorm van het uitwerken van een aantal scenario's. Deze scenario's zijn verschillende toekomstperspectieven voor het toekomstige gebruik en de inrichting van het terrein. Alle uitgewerkte scenario's worden, voorzien van input uit gezamenlijke bijeenkomsten, voorgelegd aan de gemeenteraad. Uiteindelijk kiest zij welk scenario de toekomst van het terrein gaat vormen. Het door de gemeenteraad gekozen scenario vormt de basis voor een nieuw bestemmingsplan, dat vervolgens wordt opgesteld voor het plangebied. Daarin wordt het gekozen scenario nader uitgewerkt en juridisch geborgd.

Doelstelling

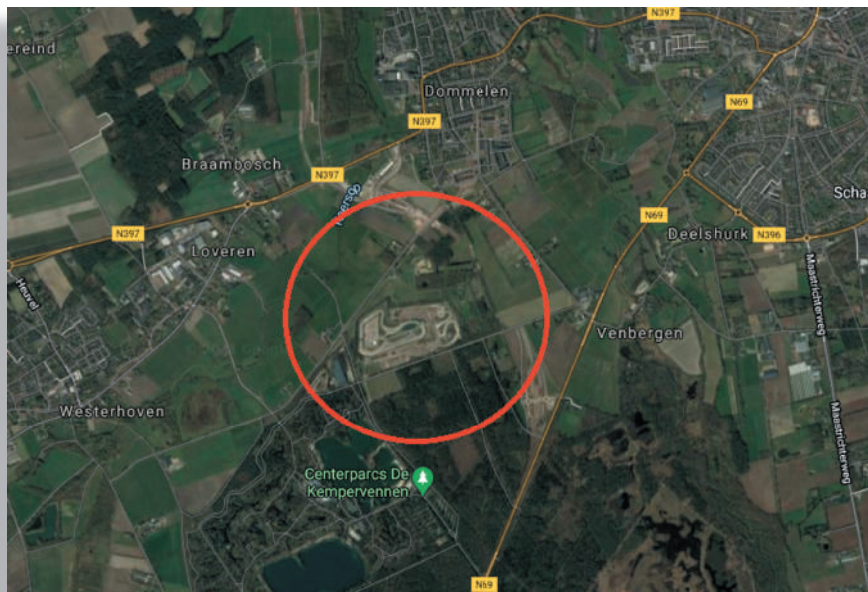
Het doel van het project 'Toekomst Eurocircuit' is het - samen met stakeholders - uitwerken van een viertal toekomstscenario's voor het plangebied, zodat vervolgens de gemeenteraad één van de scenario's kiest. De gemeenteraad kan de onderliggende rapportage met daarin een beschrijving van het gevoerde proces, de gezamenlijke uitwerking van de scenario's en de feitelijke beoordeling van de scenario's op een negental beoordelingscriteria gebruiken voor haar afweging.

2. Afbakening

2.1 Geografische afbakening

Het Eurocircuitterrein bevindt zich aan de zuidwestzijde van de kern Valkenswaard en ten zuiden van Dommelen, zoals op afbeelding 2.1 weergegeven. Vaak wordt met het Eurocircuitterrein de link gelegd met enkel de rally- en motorsport activiteiten, zonder daarbij de andere activiteiten, bestemmingen en functies in ogenschouw te nemen. Het plangebied van project Toekomst Eurocircuit wordt conform het plangebied ontwerpbestemmingsplan Eurocircuit (23-05-2018) gehandhaafd. Het plangebied is in afbeelding 2.2 opgenomen middels de witte stippellijn. Het plangebied is dus het gebied waarbinnen de activiteiten van TWC de Kempen, BMX Lion d'Or, Nederlands Rallycross Vereniging, Motorsport Vereniging Valkenswaard, de Politiehondenvereniging de Verdediger en de schutterij van het Martinus Gilde zich bevinden. Het gaat om een gebied van ca. 61 ha. (ca. 610.000 m²).

Voor het merendeel betreft het gebieden waar sinds 1977 geen actualisatie van het bestemmingsplan meer heeft plaats gevonden, enkel ten noorden van de Mgr. Smetsstraat en ten zuiden van de Victoriedijk is er sprake van een in 2013 geactualiseerd bestemmingsplan (Buitengebied 2013). Daarnaast is er klein gedeelte waar geen geldend bestemmingsplan voor is. Dit betreft het terrein van BMX Lion d'Or. Hiervoor gold tot de invoering van de Wro het Uitbreidingsplan in hoofdzaken 1962. Met de invoering van de Wro is dit bestemmingsplan vervallen en geldt ter plaatse geen planologisch regime meer.



Afbeelding 2.1 Situering Eurocircuitterrein ten opzichte van Valkenswaard, Dommelen en Westerhoven



Afbeelding 2.2 Plangebied Toekomst Eurocircuit

2.2 Inhoudelijke afbakening

In dit project zijn op basis van de projectopdracht zoals vastgesteld door het college van B&W op 14 april 2020 een aantal scenario's voor het Eurocircuitterrein uitgewerkt en beoordeeld. De gemeenteraad is over deze aanpak geïnformeerd middels raadsinformatiebrief 'Uitwerking scenario's Eurocircuit' van 14 april 2020 (kenmerk 1225652/1226030).

De uitwerking van de scenario's heeft samen met de stakeholders plaatsgevonden met als doel om daarmee voorafgaande aan het daadwerkelijke bestemmingsplan draagvlak te creëren. In DEEL II van de rapportage is onder meer te lezen welke partijen als stakeholder zijn vastgesteld en betrokken in dit project. Draagvlak zal ervoor zorgen dat de bestemmingsplanprocedure beter verloopt, immers hebben stakeholders vooraf al meegedacht over de oplossingsrichting.

Zowel de uitwerking als de beoordeling van deze scenario's is op hoofdlijnen uitgevoerd. Er is geen compleet plan of bestemmingsplan uitgewerkt in dit project. Pas na besluitvorming van de gemeenteraad op 15 juli 2021 en daarmee een keuze voor een nader uit te werken voorkeursscenario, wordt dit in een vervolgtraject gedaan.

Door een aantal inhoudelijk uiteenlopende scenario's samen uit te werken is duidelijk geworden – binnen de kaders van het gemeentelijk beleid – welke toekomstige invullingen van het Eurocircuitterrein denkbaar zouden zijn. Doordat deze verschillende scenario's feitelijk op quickscan niveau (op hoofdlijnen) beoordeeld zijn, wordt inzicht geboden in de effecten die deze scenario's hebben voor de gemeente Valkenswaard. Doordat inzichtelijk wordt hoe ieder scenario er inhoudelijk en visueel uit zou kunnen zien (DEEL III van de rapportage) en doordat tegelijkertijd inzichtelijk wordt welke effecten per scenario optreden (DEEL IV van de rapportage) kan de gemeenteraad een gedegen keuze maken voor de toekomstige invulling van het terrein. Bovendien is in DEEL II van de rapportage te lezen welk proces gevoerd is, waarbij inzicht wordt geboden in de ideeën en standpunten van de in dit project betrokken stakeholders.

De scenario's die in dit project zijn uitgewerkt en beoordeeld zijn:

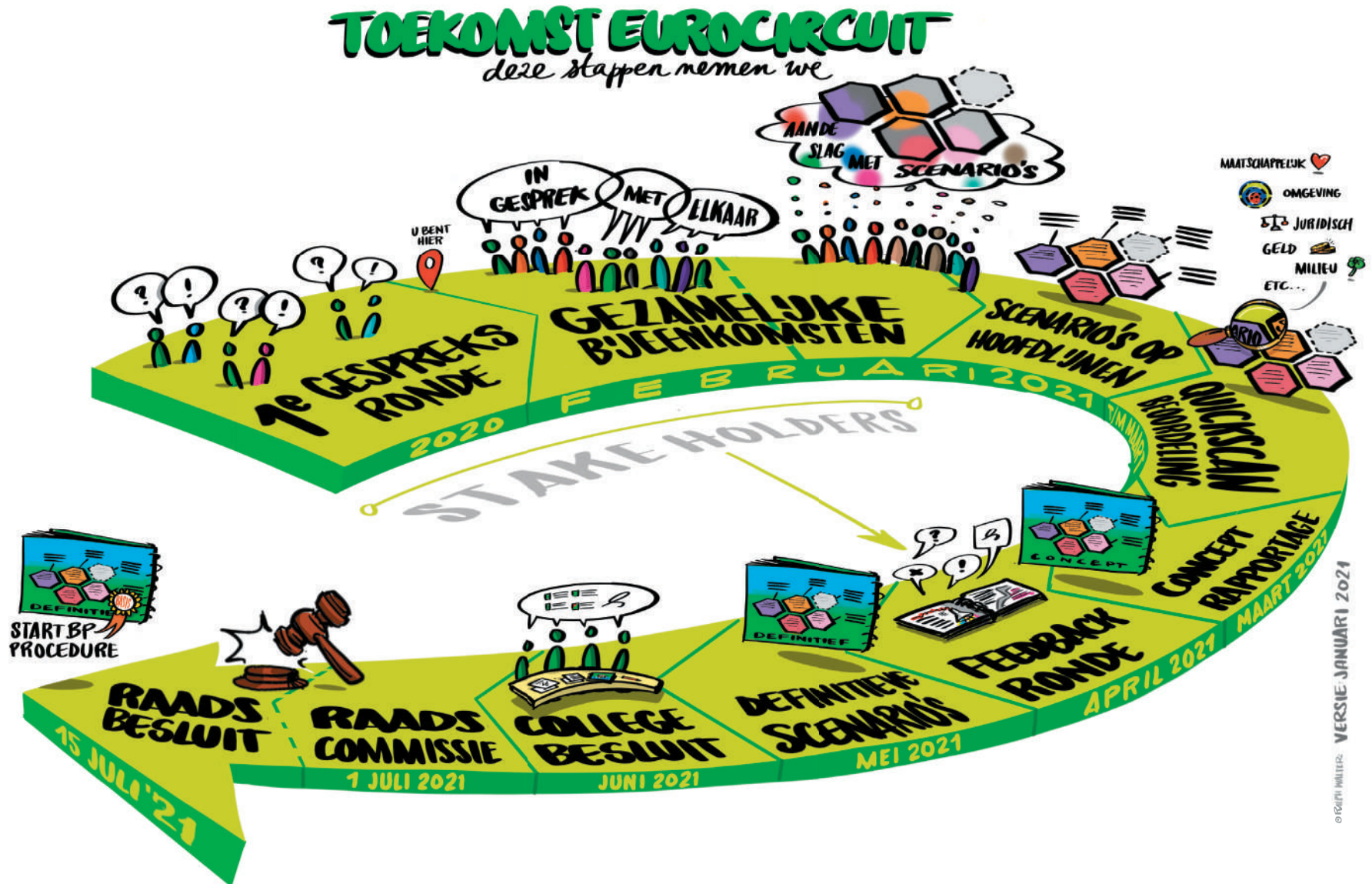
1. Terrein omvormen tot natuur;
2. Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan;
3. Terrein omvormen tot leisurezone;
4. Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren;
5. Het combinatiescenario

De eerste vier scenario's zijn vastgesteld door het college van B&W in de eerdergenoemde projectopdracht. Het vijfde scenario is tot stand gekomen tijdens het in dit project doorlopen proces. Dit wordt nader toegelicht in DEEL II van de rapportage, waarin nader wordt ingegaan op het gevoerde proces.

De scenario's zijn op onderstaande negen criteria beoordeeld:

1. Positionering Maatschappelijke effecten
2. Maatschappelijke effecten
3. Omgevingseffecten
4. Effecten ruimtelijke ordening
5. Juridische effecten
6. Financiële effecten
7. Effecten energie en afval
8. Ecologische effecten
9. Verkeerskundige effecten

DEEL II HET PROCES



3. Totaalproces

Om duidelijkheid te creëren over het in dit project gevoerde proces voor alle betrokkenen, is de op de vorige pagina weergegeven procesplaat gemaakt. De procesplaat begint linksboven en eindigt linksonder. In de lichtgroene balk zijn de tien processtappen achtereenvolgens weergegeven. Deze stappen zijn in de donkergroene balk voorzien van de daarvoor geldende planning. De illustraties zijn aangebracht om duidelijk te maken wat er in die betreffende processtap op hoofdlijnen heeft plaats gevonden. In de hierop volgende hoofdstukken wordt nader beschreven hoe dit project is uitgevoerd en wat er precies per stap is gedaan.

De tien stappen die doorlopen zijn in dit project zijn:

1. Eerste gespreksronde
2. Gezamenlijke bijeenkomsten
3. Scenario's op hoofdlijnen
4. Quickscan beoordeling scenario's
5. Conceptrapportage
6. Feedbackronde
7. Definitieve scenario's en rapportage
8. Collegebesluit
9. Raadscommissie
10. Raadsbesluit



4. Eerste gespreksronde

In de periode augustus-september 2020 heeft de eerste gespreksronde plaatsgevonden. Dit is gedaan om een eerste beeld te krijgen van de verschillende aspecten en standpunten die een rol spelen in de directe omgeving van het Eurocircuitterrein. Hierdoor is een beeld ontstaan hoe de stakeholders aankijken tegen de huidige en toekomstige situatie t.a.v. het Eurocircuitterrein.

4.1 Werkwijze

Tijdens de eerste gespreksronde zijn 21 gesprekken gevoerd tussen de gemeente (projectmanager en projectleider) en de 23 stakeholders. De gesprekken met TWC de Kempen en Lion d'Or zijn gecombineerd, net als de gesprekken met buurtvereniging Braambos en dorspraad Westerhoven. Om een eenduidig beeld te krijgen is daarvoor door de gemeente een lijst met bespreekpunten opgesteld. Waar nodig zijn aanvullende vragen gesteld. Door bij alle gesprekken op hoofdlijnen dezelfde bespreekpunten te hanteren, is het voor de gemeente en de lezer van deze rapportage mogelijk om de antwoorden enigszins met elkaar te vergelijken.

In de eerste gespreksronde zijn gesprekken van circa 90 minuten gevoerd met de huidige gebruikers van het Eurocircuitterrein (de verenigingen), direct omwonenden (individueel dan wel verenigd) en nabijgelegen bedrijven en organisaties. Daarnaast is ook gesproken met de vereniging Groen en Heem, gezien hun eerdere betrokkenheid bij het Eurocircuitterrein.

De deelnemende stakeholders hebben vooraf de lijst met bespreekpunten ontvangen zodat ze zich goed konden voorbereiden. In het gesprek is het doel en de werkwijze van het project geschetst en zijn de vragen behandeld. Alle gesprekken verliepen goed en respectvol. Van elk gesprek is door de gemeente een verslag gemaakt en daarna ter controle toegestuurd aan de stakeholders. Alle stakeholders, met uitzondering van vereniging Groen en Heem, hebben de gespreksverslagen ter vaststelling goedgekeurd. Alle gespreksverslagen zijn bijgevoegd in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek. Deze verslagen zijn vanuit verplichtingen AVG gedeeltelijk geanonimiseerd.

Voor het gesprek met vereniging Groen en Heem heeft de gemeente op eenzelfde wijze als bij alle andere gesprekken gepoogd een feitelijk en objectief verslag op te stellen. Vereniging Groen en Heem heeft dit verslag niet vastgesteld en heeft de gemeente daarom verzocht om - naast het verslag van de gemeente - hun eigen opgestelde verslag hierover, inclusief het mailcontact tussen de gemeente en de vereniging, toe te voegen aan de rapportage. Alle vastgestelde gespreksverslagen en de stukken over het over het gesprek met Groen en Heem zijn bijgevoegd in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek.

4.2 De stakeholders

Direct omwonenden

Om alle direct omwonenden de kans te geven deel te nemen aan het proces, hebben zij per brief een uitnodiging ontvangen (d.d. 6 juli 2020). In deze brief zijn zij uitgenodigd voor een gesprek in het kader van de eerste gespreksronde. Dit betreft de adressen van de Victoriedijk 5-25, de Weerderdijk 3-5, Monseigneur Smetsstraat 45-46 en de Venbergseweg 20-42. Uiteindelijk hebben de volgende direct omwonenden gebruik gemaakt van deze uitnodiging (tevens conform AVG weergegeven in afbeelding 4.1 met overeenkomstige nummering):

1. Direct omwonenden verenigd als 'Buurtcomité' Monseigneur Smetsstraat'
2. Direct omwonenden adres Monseigneur Smetsstraat
3. Direct omwonenden adres Venbergseweg
4. Direct omwonenden verenigd als 'Bewoners Victoriedijk e.o.'
5. Direct omwonenden adres Victoriedijk
6. Direct omwonenden adres Victoriedijk
7. Direct omwonende adres Weerderdijk
8. Direct omwonenden verenigd als 'Eurocircuit aan banden/Oorverdovend Woongenot'

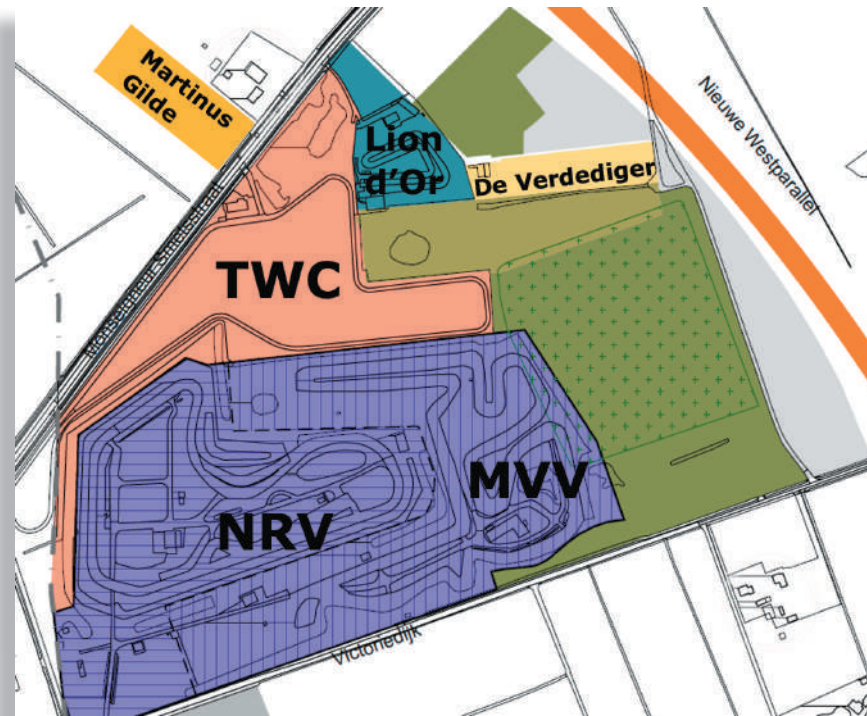


Figuur 4.1 De gesproken direct omwonenden op kaart

Huidige gebruikers

Alle huidige gebruikers van het Eurocircuitterrein hebben deelgenomen aan de eerste gespreksronde. Lion d'Or en TWC de Kempen zijn op hun verzoek in een gezamenlijk gesprek geïnterviewd. De gesprekken hebben plaatsgevonden met:

1. Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV)
2. Politiehondenvereniging (PHV) de Verdediger
3. Lion d'Or
4. Tour en Wieler Club (TWC) de Kempen
5. Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV)
6. Sint Martinus Gilde Dommelen, Schieterij 't Rondvenneke



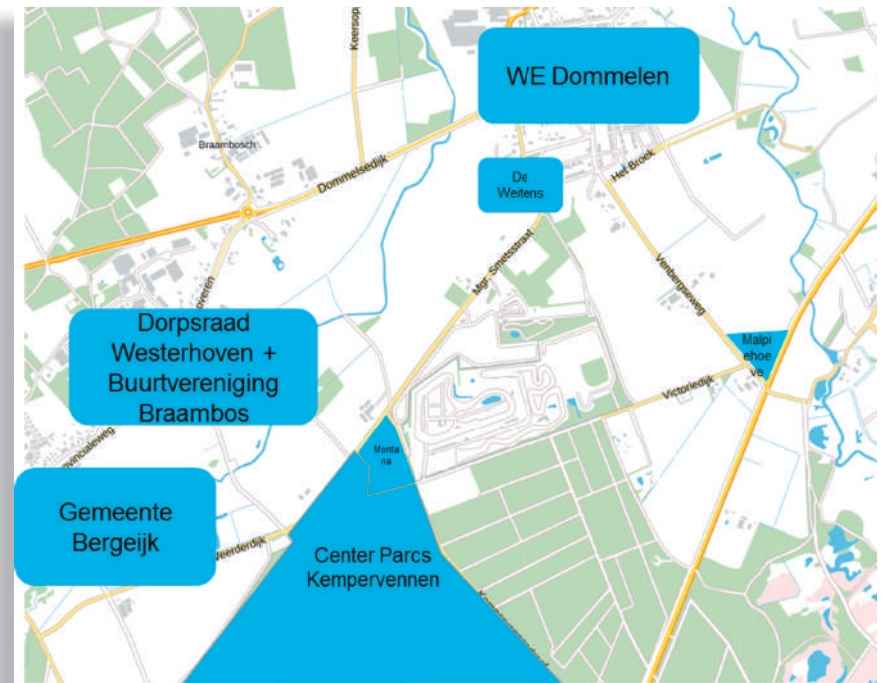
Figuur 4.2 Huidige gebruikers Eurocircuitterrein

Bedrijven en organisaties

In de directe omgeving bevinden zich een aantal bedrijven. Daarnaast zijn een aantal organisaties actief in de nabije omgeving. Tot slot is vereniging Groen en Heem betrokken, gezien hun eerdere betrokkenheid bij het Eurocircuitterrein. Dorpsraad Westerhoven en buurtvereniging Braambos zijn op hun verzoek in een gezamenlijk gesprek geïnterviewd.

De partijen die deel hebben genomen aan de eerste gespreksronde zijn:

1. Eco-tuinderij de Weitens
2. Montana Snowcenter
3. Stichting We Dommelen
4. Center Parcs de Kempervennen
5. Malpie Hoeve
6. Dorpsraad Westerhoven
7. Buurtvereniging Braambos
8. Gemeente Bergeijk (ambtelijk)
9. Vereniging Groen en Heem



Figuur 4.3 Bedrijven en organisaties nabij het Eurocircuitterrein

4.3 Uitkomst eerste gespreksronde

Zoals in paragraaf 4.1 beschreven zijn van alle gevoerde gesprekken uit de eerste gespreksronde gespreksverslagen gemaakt. Deze zijn één op één te vinden in DEEL V van deze rapportage, het bijlagenboek (conform AVG). Tijdens de eerste gespreksronde is niet gevraagd naar een voorkeur voor één van de scenario's. Ook is niet gevraagd naar mogelijke invulling van deze scenario's. In het gevoerde proces is tijdens de vervolgstap, de gezamenlijke bijeenkomsten, gezamenlijk met de overige stakeholders invulling gegeven aan de verschillende scenario's.

Kwantitatieve analyse

In DEEL IV van deze rapportage worden de verschillende scenario's voor het Eurocircuitterrein beoordeeld. Een van de beoordelingscriteria is het criterium 'maatschappelijke effecten.' Om de huidige maatschappelijke effecten van het Eurocircuitterrein vast te stellen heeft adviesbureau ZKA Leisure Consultants onder andere op basis van de gespreksverslagen uit de eerste gespreksronde een kwantitatieve analyse uitgevoerd. Dit heeft ZKA gedaan door te tellen welke zaken, onderwerpen, kansen, bedreigingen, problemen en oplossingen het meest worden genoemd in deze gesprekken. De conclusies van deze analyse zijn te vinden in DEEL IV van deze rapportage, in hoofdstuk 18. In dat hoofdstuk worden de maatschappelijke effecten van alle scenario's inzichtelijk gemaakt. De totale analyse is als onderdeel van de gehele rapportage van ZKA Leisure Consultants te vinden in DEEL V van de rapportage.

Uitnodiging voor de gezamenlijke bijeenkomsten

Aan alle stakeholders is in het gesprek toegelicht dat we in het vervolg van dit project graag met alle stakeholders gezamenlijk aan de invulling van de toekomstscenario's voor het Eurocircuitterrein werken. Aan alle stakeholders is in de gesprekken van de eerste gespreksronde gevraagd of ze bereid waren om mee te doen aan het vervolgproces en de vervolgstap: de gezamenlijke bijeenkomsten.

Alle stakeholders met uitzondering van de Malpie Hoeve hebben positief gereageerd op deze uitnodiging. Zie ook hiervoor de gespreksverslagen. De eigenaren van de Malpie Hoeve zagen voor hun bedrijf geen groot belang en hebben daarom aangeven niet mee te hoeven doen. Een aantal stakeholders gaf aan alleen deel te nemen onder bepaalde voorwaarden. Die voorwaarden zijn terug te vinden in de gespreksverslagen in DEEL V van deze rapportage. Het gaat om de volgende stakeholders:

1. Een van de drie direct omwonenden adres Victoriendijk
2. Direct omwonenden verenigd als 'Eurocircuit aan banden'
3. Direct omwonenden verenigd als 'Bewoners Victoriendijk e.o.'
4. Eco-tuinderij de Weitens
5. Vereniging Groen en Heem



5. Gezamenlijke bijeenkomsten

De tweede stap in het project Toekomst Eurocircuit is de stap gezamenlijke bijeenkomsten. Als vervolg op de eerste gespreksronde zijn alle stakeholders uitgenodigd om hieraan deel te nemen. In de oorspronkelijke planning van het project zouden de gezamenlijke bijeenkomsten fysiek en eerder plaats vinden. Als gevolg van covid-19 zijn deze bijeenkomsten een aantal keren uitgesteld, afwachtend op nieuwe mogelijkheden vanuit de richtlijnen van het RIVM en het Rijk. Na een aantal keren uitgesteld te hebben, is uiteindelijk besloten de bijeenkomsten online te organiseren om geen verdere tijd te verliezen. In dit hoofdstuk is te lezen op welke wijze (paragraaf 5.1) we de online gezamenlijke bijeenkomsten hebben vormgegeven. Daarnaast wordt in paragraaf 5.2 samengevat wat de uitkomsten van deze bijeenkomsten zijn. Het gehele verslag van de twee gezamenlijke online bijeenkomsten is bijgevoegd in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek.

5.1 Werkwijze

Werkvorm

De twee online gezamenlijke bijeenkomsten hebben plaats gevonden op zaterdag 13 en 20 februari 2021, van circa 10:00-12:45u. De bijeenkomsten zijn via een online video/vergaderprogramma georganiseerd. De deelnemende stakeholders konden vanuit thuis, via de laptop, laagdrempelig deelnemen aan de bijeenkomsten. Waar nodig werd extra begeleiding door de gemeente ingeschakeld. De bijeenkomsten werden begeleid en voorgezeten door een door de gemeente ingeschakelde onafhankelijke en ervaren gespreksleider.

Het programma bestond op beide dagen uit zowel gezamenlijke plenaire momenten als interactieve sessies waarin in vier kleinere groepen online uiteen werd gegaan in zogeheten 'breakoutrooms'. Ook de vier interactieve groepssessies werden begeleid door vier externe en onafhankelijke door de gemeente ingeschakelde gespreksleiders. In ieder groepje werd genotuleerd door een medewerker van de gemeente, die zich niet inhoudelijk in het gesprek mengde. Tijdens de twee bijeenkomsten is tot slot ook live door een tekenaar aan een visueel verslag gewerkt. Zowel de digitale notulen als de visuele verslagen zijn allen terug te vinden in het totale verslag van de gezamenlijke bijeenkomsten in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek.

Agenda 13 februari

De eerste bijeenkomst stond in het teken van het voeren van de dialoog tussen de deelnemende stakeholders. In eerste instantie ging het om 'ontdekken'. Met elkaar verkennen wat er speelt en persoonlijke ervaringen uitspreken. Daarna werd een stap gezet naar 'dromen/wensen'. De deelnemers mochten met elkaar vrijuit dromen over de 4 scenario's. Het eindresultaat van de eerste online gezamenlijke bijeenkomst is een visueel verslag dat werd gebruikt in de tweede bijeenkomst op 20 februari. Dit resultaat wordt in de volgende paragraaf getoond.

Agenda 20 februari

De tweede bijeenkomst stond in het teken van gezamenlijk invulling geven aan de scenario's. Dat begon met 'onderzoeken & doen'. Hoe zouden de scenario's eruit kunnen zien, wat is er nodig om die ideeën te verwezenlijken, wie is daarvoor nodig. Daarna werd een stap gezet naar 'finaliseren van de scenario's'. De deelnemers hadden de mogelijkheid om samen tot een voorkeursscenario of mogelijk een 5e scenario te komen. Het eindresultaat van de tweede onlinebijeenkomst zijn vier krantenkoppen inclusief een verbeelding (ieder groepje een). Dat representeert hoe het Eurocircuitterrein er in de toekomst uit moet zien volgens die deelnemende stakeholders. Dit resultaat wordt in de volgende paragraaf getoond.

Deelnemende stakeholders

Zoals in hoofdstuk 4 is toegelicht, zijn alle in de eerste gespreksronde betrokken stakeholders uitgenodigd voor de gezamenlijke bijeenkomsten. Op afbeelding 5.1 is de geanonimiseerde deelnemerslijst weergegeven met de deelnemende stakeholders aan de gezamenlijke bijeenkomsten. In totaal namen tijdens beide bijeenkomsten 16 mensen deel.

groep nr.	omschrijving deelnemer	deelname 13 feb	deelname 20 feb	toelichting
1	deelnemer NRV	x	x	
1	deelnemer Lion d'Or	x	x	
1	deelnemer Montana Snowcenter		x	verhinderd 13 feb
1	omwonende Victoriédijk	x	x	
1	deelnemer WE Dommelen	x	x	
2	deelnemer MVV	x	x	
2	deelnemer Dommels Platform		x	afspraak 13 feb vergeten
2	deelnemer TWC De Kempen	x	x	
2	omwonende Weerderdijk			verhinderd (ziek)
2	deelnemer Kempervennen	x	x	
3	deelnemer MVV	x	x	
3	deelnemer TWC De Kempen	x	x	
3	deelnemer NRV	x	x	
3	omwonende Venbergseweg	x	x	
4	omwonende Mgr. Smetstraat	x	x	
4	ambtenaar gemeente Bergeijk	x	x	
4	omwonende Victoriédijk	x		verinderd 20 feb (ziek)
4	deelnemer PHV 'De verdediger'	x	x	
4	deelnemer Lion d'Or	x		verhinderd 20 feb
	aantal	16	16	

X = aanwezig tijdens sessie

Figuur 5.1 Geanonimiseerde deelnemerslijst gezamenlijke bijeenkomsten

Oprichting en niet deelname Platform Leefomgeving Eurocircuit (PLEC)

Op 20 oktober 2021 is het projectteam van de gemeente middels een brief geïnformeerd over de oprichting van het Platform Leefomgeving Eurocircuit (hierna: platform of PLEC).

Het platform bestaat uit de volgende stakeholders die reeds in het proces waren betrokken in de eerste gespreksronde:

1. Vereniging Groen en Heem
2. Direct omwonenden, verenigd als 'Buurtcomité Monseigneur Smetsstraat'
3. Eco-tuinderij de Weitens
4. Direct omwonenden, verenigd als 'Omwonenden Victoriédijk e.o.'
5. Direct omwonenden, verenigd als 'Eurocircuit aan banden/Oordverdovend Woongenot'

Daarnaast is tevens een andere deelnemer onderdeel van het PLEC, die nog geen directe stakeholder was in het begin van het proces, te weten inwoners Dommelen-Zuid' (3 personen).

Het projectteam heeft kennisgenomen van de oprichting van PLEC en is zowel het PLEC als de onderliggende partijen gelijk blijven behandelen als alle andere stakeholders in het project. Ze werden op eenzelfde wijze geïnformeerd over de voortgang van het project.

In een overleg tussen twee vertegenwoordigers van het PLEC en wethouder Marchal van de gemeente Valkenswaard heeft het PLEC in het bijzijn van twee leden van het projectteam expliciet aangegeven:

1. Niet deel te willen nemen aan de door de gemeente georganiseerde gezamenlijke bijeenkomsten op 13 en 20 februari.
2. Dat er onder de leden van het PLEC geen draagvlak bestaat voor herriesport.

Het projectteam heeft kennisgenomen van het standpunt van het PLEC en de gemeente heeft besloten het ingezette proces met de overige stakeholders voort te zetten, ondanks de afmelding van het PLEC. Het door de gemeente en het PLEC vastgestelde gespreksverslag van dit overleg is opgenomen in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek. Behalve dat er geen draagvlak bestaat voor herriesport heeft het PLEC geen uitspraken gedaan over de overige scenario's. Door het niet deelnemen aan de gezamenlijke bijeenkomsten heeft het PLEC geen invloed gehad op de scenario's die met stakeholders gezamenlijk zijn uitgewerkt.

5.2 Uitkomst gezamenlijke bijeenkomsten

In paragraaf 5.1 is beschreven op welke manier de twee online gezamenlijke bijeenkomsten hebben plaats gevonden en wat de agenda van ieder van deze twee bijeenkomsten was. Hieronder worden de belangrijkste eindresultaten van de twee gezamenlijke bijeenkomsten getoond. Het gehele verslag van beide gezamenlijke bijeenkomsten is terug te vinden in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek. Daarin kunt u ook zien hoe de onderstaande resultaten per bijeenkomst tot stand zijn gekomen.

Resultaat 13 februari



Figuur 5.2 Sessie 1 - Visuele opbrengst vanuit de 4 groepen

Als eindresultaat van de eerste gezamenlijke bijeenkomst heeft de tekenaar het hierboven weergegeven visuele verslag gemaakt. De door deelnemende stakeholders veelbesproken onderwerpen zijn visueel weergegeven rondom het scenario waar dat onderwerp betrekking op heeft. Dit verslag geeft een goed beeld van de besproken onderwerpen in relatie tot de vier vooraf ingebrachte scenario's.

Resultaat 20 februari



Figuur 5.3 Sessie 2 - Visuele opbrengst vanuit de 4 groepen

Het eindresultaat van de tweede online gezamenlijke bijeenkomsten zijn vier krantenkoppen inclusief een verbeelding (ieder groepje één) dat representeert hoe het Eurocircuitterrein er in de toekomst uit moet zien volgens die deelnemende stakeholders. Dit resultaat is op de vorige pagina getoond. Bij de gezamenlijke bespreking van deze vier krantenkoppen is tevens vastgesteld dat:

1. Onder de deelnemende stakeholders geen breed draagvlak bestaat voor een van de vier vooraf door de gemeente geformuleerde scenario's voor het Eurocircuitterrein.
2. Onder de deelnemende stakeholders wel breed draagvlak is voor het combineren van elementen uit die vier scenario's en deze samen te voegen in een vijfde scenario: het combinatiescenario.

In DEEL III van de rapportage worden de vijf scenario's beschreven. De ideeën en besproken onderwerpen door de deelnemende stakeholders tijdens de twee hiervoor toegelichte gezamenlijke bijeenkomsten zijn hierin verwerkt in een separate paragraaf per scenario.



6. Scenario's op hoofdlijnen

Als derde stap in het proces van het project Toekomst Eurocircuit zijn vijf scenario's voor de toekomst van het plangebied uitgewerkt. Deze scenario's bestaan uit zowel beleidsmatige uitgangspunten als een verwerking van de ideeën afkomstig uit de in hoofdstuk 5 beschreven gezamenlijke bijeenkomsten met de deelnemende stakeholders. De beleidsmatige uitgangspunten van de scenario's zijn opgehaald bij vakinhoudelijke adviseurs van de gemeente Valkenswaard. Tevens is van ieder scenario een indicatieve verbeelding gemaakt. Dit geeft inzicht in hoe het terrein eruit zou kunnen komen te zien, wanneer de gemeenteraad dat scenario vaststelt en nader laat uitwerken.

De volgende scenario's zijn te vinden in DEEL III van de rapportage:

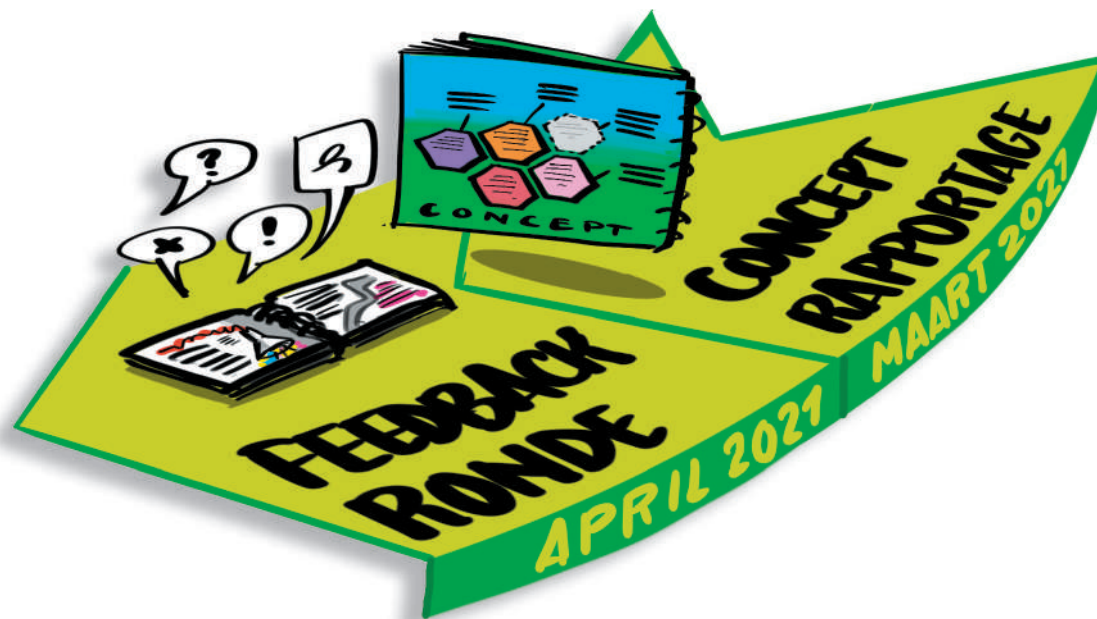
1. Terrein omvormen tot natuur
2. Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan
3. Terrein omvormen tot leisurezone
4. Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren
5. Het combinatiescenario

7. Quickscan beoordeling

Als vierde stap in het proces van het project Toekomst Eurocircuit zijn alle in stap 3 opgestelde scenario's beoordeeld. Er is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn van het betreffende scenario. De scenario's zijn gevormd op hoofdlijnen, daarom is er ook voor gekozen de beoordeling van deze scenario's tevens op hoofdlijnen te doen. Dit noemen we ook wel een quickscanbeoordeling. De vijf scenario's zijn op een negental criteria beoordeeld. Dit is bij enkele criteria gebeurd door vakspecialisten van de gemeente Valkenswaard. Daar waar de kennis intern ontbrak of de capaciteit te kort schoot, zijn onafhankelijke externe adviesbureaus ingeschakeld. In DEEL IV van de rapportage wordt deze beoordeling nader toegelicht en beschreven.

De beoordelingscriteria zijn:

1. Positionering
2. Maatschappelijke effecten
3. Omgevingseffecten
4. Effecten voor ruimtelijke ordening
5. Juridische effecten
6. Financiële effecten
7. Ecologische effecten (natuur)
8. Effecten energie en afval
9. Effecten op verkeer en parkeren



8. Concept-rapportage

Als vijfde stap in het proces van het project Toekomst Eurocircuit heeft het projectteam van de gemeente Valkenswaard de hiervoor beschreven stappen uitgewerkt in een conceptrapportage versie 30 april 2021.

U leest nu de definitieve rapportage versie 1 juni 2021 bestaande uit vijf delen:

DEEL I HET KADER
 DEEL II HET PROCES
 DEEL III DE SCENARIO'S
 DEEL IV BEOORDELING SCENARIO'S
 DEEL V BIJLAGENBOEK

9. Feedbackronde

Als zesde stap in het proces van het project Toekomst Eurocircuit zijn de stakeholders opnieuw betrokken tijdens de zogenaamde feedbackronde. Daarnaast was er de mogelijkheid voor, andere inwoners en geïnteresseerden in Valkenswaard, om hun mening kenbaar te maken over het project Toekomst Eurocircuit. De feedbackronde bestaat uit twee onderdelen. De twee onderdelen worden in de volgende twee paragrafen toegelicht.

9.1 Publicatie en reactie op de conceptrapportage

De conceptrapportage is in de periode van 30 april 2021 tot en met 13 mei 2021 openbaar gepubliceerd. De rapportage is in pdf-formaat op de website van de gemeente Valkenswaard geplaatst en dit is via alle reguliere communicatiekanalen van de gemeente kenbaar gemaakt.

Alle in dit proces betrokken stakeholders (Platform Leefomgeving Eurocircuit, de deelnemers uit de eerste gespreksronde en gezamenlijke bijeenkomsten maar ook degenen die niet aanwezig konden zijn wegens omstandigheden) zijn persoonlijk geïnformeerd over de publicatie van de conceptrapportage. Zowel de stakeholders als andere inwoners en geïnteresseerden in Valkenswaard konden hun inhoudelijke reactie op de conceptrapportage in de hiervoor genoemde periode kenbaar maken door een mail te sturen naar toekomsteurocircuit@valkenswaard.nl of via een speciaal formulier daartoe ingericht op www.valkenswaard.nl/eurocircuit. De gemeente heeft alle reacties op de Conceptrapportage gebundeld en één op één toegevoegd als bijlage 14 in DEEL V van deze definitieve rapportage. Daarnaast is een nota van reacties opgesteld, waarin de reacties worden beantwoord. Ook deze is opgenomen in DEEL V van de rapportage, als bijlage 15 in het bijlagenboek. Hierdoor is voor de gemeenteraad inzichtelijk gemaakt wat de reacties op de conceptrapportage zijn.

9.2 Representatieve enquête inwoners Valkenswaard

Om de mening over het project Toekomst Eurocircuit breder in de Valkenswaardse samenleving te toetsen is een representatieve enquête uitgezet.

Werkwijze

Het onderzoeksbureau Het PON/Telos heeft geadviseerd 3.000 inwoners op aselechte wijze te selecteren uit het Basis Registratie Personen systeem en hen uit te nodigen voor het onderzoek. De bruto steekproef is getrokken op basis van leeftijdsgroepen om een zo representatief mogelijke respons te behalen die een afspiegeling vormt van alle inwoners van gemeente Valkenswaard. Bij een aselechte steekproefmethode geldt dat alle leden van de te onderzoeken populatie een even grote kans hebben om in de steekproef terecht te komen.

Voorwaarden bij de steekproef waren dat de respondent boven de 18 jaar oud is, niet woonachtig is in een verzorgings- of verpleeghuis, minimaal één jaar in de gemeente Valkenswaard woont en dat er per huishouden maximaal één persoon geselecteerd werd. De netto respons bij steekproefonderzoek is meestal geen juiste afspiegeling van de verdeling naar leeftijd van de gehele populatie. Om tot betrouwbare en geldige uitspraken te komen over de mening van inwoners van Valkenswaard is een minimale respons van 385 ingevulde vragenlijsten nodig. Die respons is ruimschoots gehaald, zoals u zo meteen kunt lezen in de resultaten.

Inwoners kregen gelegenheid een extra code op te vragen omdat de gemeente belangrijk vindt dat iedereen de mogelijkheid heeft om zijn of haar mening over dit onderwerp kenbaar te maken. Voor een enkele respondent die de enquête op papier wilde ontvangen, is de vragenlijst per post verzonden.

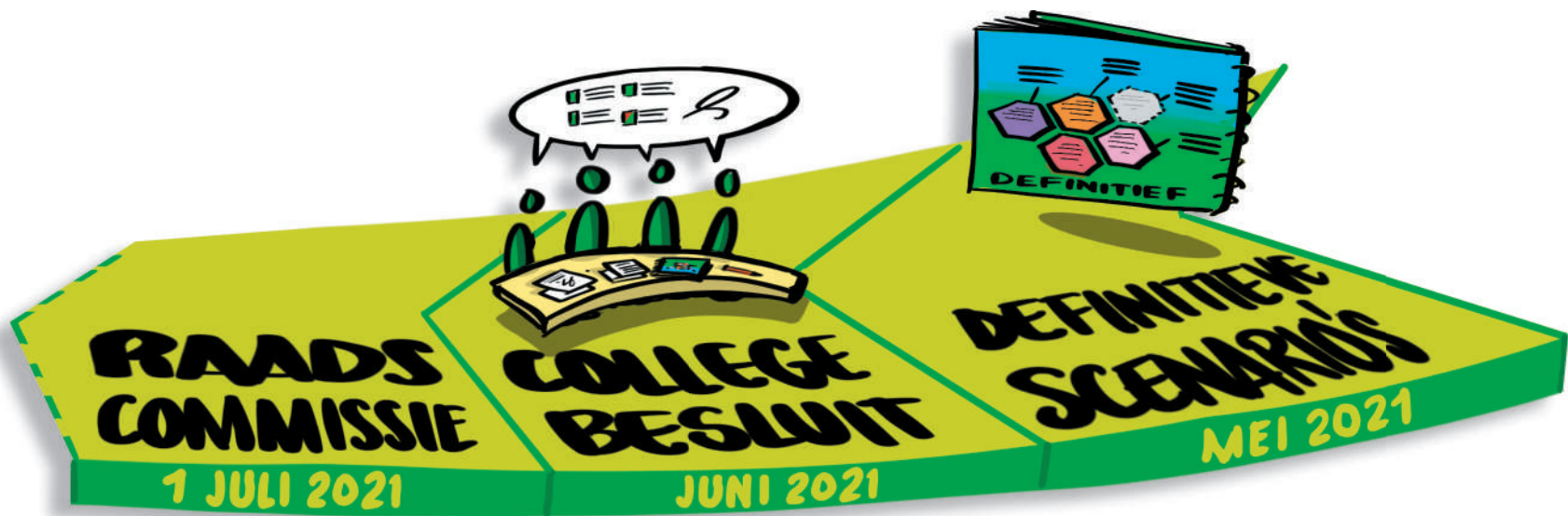
De enquête is online opengezet van 13 april tot en met 2 mei 2021 waardoor de respondenten voldoende gelegenheid hebben gekregen om de vragenlijst in te vullen. De burgerpeiling is volledig anoniem.

Na verwerking van de vragenlijsten worden de resultaten door Het PON/Telos gewogen naar de werkelijke verdeling van de populatie. Door weging op de variabele leeftijd wordt over- en ondervertegenwoordiging van bepaalde leeftijdsgroepen in de respons gecorrigeerd. Het PON/Telos voert analyse uit op het totale databestand (dit is dus incl. de reacties van extra respondenten). Om te checken of de extra respondenten niet enkel uit bijvoorbeeld duidelijk voor- of tegenstanders bestaan, is bij iedere vraag gekeken of de reacties van deze groep afwijken t.o.v. die van de steekproef is aangegeven als er tussen beide groepen significante verschillen bestaan.

De resultaten van dit onderzoek geven een beeld van de mening van inwoners van Valkenswaard. Dit onderzoek geeft inzicht welke betekenis het Eurocircuitterrein heeft voor inwoners, of zij knelpunten ervaren, wat ze goed en slecht vinden aan de verschillende scenario's en hoe ze (positief, neutraal of negatief) tegenover elk scenario staan. Gezien de minimale respons die nodig is om betrouwbare uitspraken te doen ruimschoots is gehaald, geeft de vragenlijst een heel goed beeld van de mening van de inwoners van Valkenswaard over wat het Eurocircuitterrein voor hen betekent, welke knelpunten zij ervaren en hoe zij vinden dat deze zich in de toekomst in hun ogen het beste zou kunnen ontwikkelen.

Resultaten enquête

De samenvatting van de analyse vindt u in DEEL IV van de rapportage. Ook vindt u daar apart een analyse over de meningen van inwoners van de wijk Lage Heide ten aanzien van de toekomstscenario's van het nabijgelegen circuit. Het totale enquêterapport van Het PON/Telos is opgenomen in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek. Daar vindt u tevens de specifieke resultaten van de analyse ten aanzien van de wijk Lage Heide inclusief tabellen bijgesloten.



10. Definitieve scenario's en rapportage

De resultaten van de feedbackronde zijn toegevoegd aan deze definitieve rapportage. Enerzijds zijn de resultaten van de enquête door onderzoeksbureau Het PON/Telos verwerkt in DEEL IV van de definitieve rapportage. Anderzijds zijn alle reacties op de conceptrapportage van de stakeholders en de andere geïnteresseerden in Valkenswaard gebundeld en samengevoegd in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek. Hiermee is de definitieve rapportage ontstaan, welke ter besluitvorming zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

11. Besluitvorming

De laatste drie stappen in het proces van het Project Toekomst Eurocircuit betreft de besluitvorming over de scenario's. In de volgende drie paragrafen worden deze stappen toegelicht.

11.1 Collegebesluit

De achtste stap in het proces van project Toekomst Eurocircuit is het collegebesluit. Het college besluit dan over de rapportage als eindresultaat van het gevoerde proces. Dit betreft een objectieve rapportage en weergave. Tevens besluit zij over het raadsvoorstel dat ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Het college neemt dit besluit in juni 2021.

11.2 Raadscommissie

De negende stap in het proces van project Toekomst Eurocircuit is de behandeling van het raadsvoorstel tijdens de raadscommissie van 1 juli 2021. Op dat moment wordt het raadsvoorstel waar het college eerder over besloten heeft, voor het eerst besproken in de commissievergadering. Tijdens deze vergadering is er voor iedereen gelegenheid om gebruik te maken van het spreekrecht. Dit houdt in dat diegene de gelegenheid krijgt om de gemeenteraad toe te spreken. Om gebruik te maken van dit spreekrecht kan de betreffende partij contact opnemen met de griffie (griffie@valkenswaard.nl)

Daarnaast is de commissievergadering bedoeld voor raadsleden om toelichtende vragen te stellen aan het college, ondersteund door de ambtelijke vertegenwoordiging. Deze vragen worden door raadsleden gesteld ter verduidelijking van de voorliggende stukken.



11.3 Raadsbesluit

De tiende en laatste stap in het proces van het project Toekomst Eurocircuit is de behandeling van het raadsvoorstel tijdens de raadsvergadering van 15 juli 2021. Op dit moment dient de gemeenteraad een besluit te nemen over het raadsvoorstel dat door het college wordt voorgelegd. Tijdens deze vergadering zal de gemeenteraad in discussie gaan met elkaar en met het college over de toekomst van het Eurocircuitterrein. Er is geen gelegenheid tot inspraak, het moment daarvoor is geweest bij de commissievergadering van 1 juli. Geïnteresseerden kunnen de vergadering wel fysiek of online bijwonen, uiteraard met inachtneming van de coronamaatregelen.

Uiteindelijk zal er een besluit genomen worden over het toekomstscenario van het Eurocircuitterrein. Dit hoeft niet direct hetzelfde te zijn als één van de vijf scenario's uit de rapportage. De gemeenteraad heeft de mogelijkheid om hier zelfstandig een besluit in te nemen. Zij kan dan ook middels moties en amendementen het voorstel van het college aanpassen en voor een eigen samengestelde variant kiezen.

Na besluitvorming is er - afhankelijk van de besluitvorming van de gemeenteraad - duidelijkheid over welk toekomstscenario de toekomst van het Eurocircuitterrein gaat bepalen. Dan wordt het vervolgproces in gang gezet.

11.4 Vervolg

Na besluitvorming door de gemeenteraad, gaat het college over tot uitvoering van dit besluit. Dit houdt in dat de gemeente het vastgestelde scenario verder tot in detail gaat uitwerken en op basis hiervan een nieuw bestemmingsplan zal opstellen. Hiermee wordt de toekomst van het Eurocircuitterrein, in welke vorm dan ook, planologisch vastgelegd.

In dit vervolgproces zullen de betrokken stakeholders opnieuw betrokken worden. Zij krijgen wederom een rol in verdere uitwerking van het scenario en worden als belanghebbenden binnen de bestemmingsplanprocedure meegenomen in verdere ontwikkeling van het plan.

DEEL III DE SCENARIO'S

12. Terrein omvormen tot natuur

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het eerste scenario 'terrein omvormen tot natuur' beschreven. In de eerste paragraaf wordt beschreven hoe het scenario eruit ziet op basis van beleid. Deze paragraaf is tot stand gekomen door enerzijds een ambtelijke uitwerking waarbij rekening is gehouden met onder andere Natura-2000, Natuurnetwerk Brabant en het landschapontwikkelingsplan (LOP) en anderzijds afstemming die heeft plaatsgevonden met de Brabantse Milieufederatie en Natuurmonumenten. De rapportage van de BMF is bepalend geweest voor de natuurlijke inrichting van het gebied. Het rapport van BMF is toegevoegd aan in DEEL V van deze rapportage. Daarnaast is in paragraaf 12.2 omschreven welke input is opgehaald uit de gezamenlijke bijeenkomsten welke op 13 en 20 februari 2021 hebben plaats gevonden. In paragraaf 12.3 is een conclusie geformuleerd en is een indicatieve verbeelding van dit scenario gemaakt.

Definitie scenario

We definiëren dit scenario als volgt: Het gehele plangebied wordt omgevormd naar een natuurgebied.

12.1 Beleid

Toekomstvisie gemeente Valkenswaard

Valkenswaard beschouwt haar natuur als het goud van de gemeente. In haar toekomstvisie 2030 heeft behoud en versterking van groen daarom een belangrijke plek gekregen.

Natura-2000

Het plangebied van het Eurocircuit (rood omljnd) ligt op 20 meter afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Het gaat hierbij om de beek Keersop die ten noordwesten van het plangebied ligt. Ten oosten van het plangebied wordt de nieuwe provinciale weg N69 gerealiseerd, welke zich zal bevinden tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied aan de oostzijde van het plangebied. Het deel van het Natura 2000-gebied ten oosten van het plangebied ligt op ca. 500 meter afstand.



Figuur 12.1 Ligging plangebied t.o.v. het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. (Ecoza, 2019)

Natuurnetwerk Brabant - Provincie Noord-Brabant

Het figuur hieronder is een kaart die komt uit het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Op deze kaart is te zien dat het ten zuiden van het Eurocircuit gelegen bos behoort tot het NNB (Aerdbrand) en dat het ten noorden gelegen beekdal (Keersop) ook hoort tot het NNB. Ook op het Eurocircuit zelf zijn terreindelen (bestaand bos) aangeduid die tot het NNB behoren. De NNB aanduiding heeft als gevolg dat, indien een andere invulling dan natuur wordt voorzien, hier een erg goede argumentatie en planvorming aan ten grondslag zal moeten liggen. Ook is te verwachten dat het verdwijnen van NNB elders gecompenseerd zal moeten worden in overleg met het bevoegd gezag (de provincie).



Figuur 12.2 Natuur Netwerk Brabant rondom het plangebied

Landschapsonwikkelingsplan - Gemeente Valkenswaard

In het landschapsonwikkelingsplan (LOP) van de gemeente Valkenswaard wordt vermeld dat het Eurocircuit en omgeving om een kwaliteitsverbetering vragen. Zowel ruimtelijk als programmatisch. Daarbij dient ook een oplossing gevonden te worden voor de oude stortplaats.

Aandachtspunten uit het LOP zijn de beeldkwaliteit naar de Mgr. Smetsstraat en de toekomstige N69. Belangrijk uitgangspunt vanuit het LOP is dat de randen naar het Keersopdal en naar het gebied aan de oostzijde van het circuit dicht en groen zijn, zodat het onderscheid tussen de verschillende landschappen van het Keersopdal, bos en heidelandschap op de hoge gronden en de jonge ontginningen rond de Venbergseweg duidelijk zichtbaar blijft.

In het LOP wordt ook voorgesteld om een gebiedsvisie op te stellen voor de kwaliteitsverbetering van (uitbreidingen van) het Eurocircuit en de directe omgeving, waarbij bosstroken en verzorgde perceelsafscheidingsen zorgen voor hoogwaardige uitstraling die gericht is op de Monseigneur Smetsstraat.

Het kaartfragment zoals weergegeven in figuur 12.3 is afkomstig uit het Landschapsonwikkelingsplan van Valkenswaard. Het betreft een visiekaart. Rose kleur op de kaart zijn een groot deel van de terreinen van verenigingen op het Eurocircuit. Groen is bos. Lichtgroen betreft natuurlijke graslanden. Op deze kaart is de nieuwe N69 nog niet verwerkt.



Figuur 12.3: Visiekaart Landschapsonwikkelingsplan (LOP)

Stortplaatsen

Binnen het plangebied liggen twee voormalige stortplaatsen (Victoriedijk locatie code NB5600003 & Mgr. Smetsstraat locatie code NB5600006) deze zijn beiden niet afgedekt conform huidige eisen. De afdeklaag van de stort Victoriedijk is minder dan een halve meter dik. Daarnaast is de samenstelling van de afdeklaag verontreinigd. Er is daardoor in principe sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de op grond op basis van artikel 29 Wet bodemsanering. Er bestaat in de huidige situatie echter geen acuut gevaar voor mens en dier, maar de gemeente onderzoekt in een ander project mogelijkheden om de stort aan de Victoriedijk voor de lange termijn op een milieutechnisch verantwoorde wijze af te dekken. Bij deze afdekking is het verstandig om eerst de natuurwaarden te inventariseren/de stort in huidige vorm goed in kaart te brengen. Indien er na de eventuele nieuwe afdekking gekozen wordt voor wederom een groene invulling, dient zo veel als mogelijk rekening te worden gehouden met de natuurwaarden die nu aanwezig zijn.

Een nieuwe afdekking biedt ook kansen voor een nieuwe inrichting. In figuur 12.4 - ter inspiratie - een afbeelding van een voormalige stortplaats in de buurt: Gulbergen in Nuenen. Naast een landschappelijke kwaliteitsverbetering is er ook veel aandacht geschonken aan nieuwe functies, zoals toeristisch recreatieve voorzieningen voor dagrecreatie bestaande uit golfterrein, dierenpark, evenementen terrein en een mountainbikeroute. Eerlijkheidshalve moet wel benoemd worden dat het Gulbergen terrein vele malen groter is dan de voormalige stortplaatsen in het plangebied.



Figuur 12.4 Voormalige stortplaats Gulbergen in Nuenen

Natuuronderzoek Eurocircuit

Begin 2019 is een rapport verschenen (als onderdeel Natuur van een milieueffectrapportage (m.e.r.) behorende bij de vorige bestemmingsplanprocedure), waarin voor de aanwezigheid van soorten op basis van raadpleging van de databank NDFF (periode tellingen 2015 t/m 2018) heeft plaatsgevonden. Volgens die databank zijn er meerdere soorten aangetroffen, waaronder bunzing, steenmarter, wezel, vier soorten vleermuizen, talloze vogelsoorten waaronder uilen en spechten, maar ook amfibieën en reptielen. Een gericht soortenonderzoek is noodzakelijk om keuzes te kunnen maken voor het leefgebied van deze soorten en voor de soorten zelf. Dit wordt verder opgepakt in de bestemmingsplanprocedure die volgt nadat er een scenario is gekozen door de gemeenteraad.



Afbeelding 12.1.2 Vleermuis



Afbeelding 12.1.1 Bunzing



Afbeelding 12.1.3 Bosuil

Historie

Uit de kaarten zoals weergegeven in figuur 12.5 is af te leiden dat het gebied in 1900 voornamelijk uit woeste grond bestaat. Het beekdal bestaat uit een kleinschalig cultuurlandschap. Rond 1950 is er al een deel bebost, met name aan de zuidkant van het Eurocircuit, maar bestaat het terrein voor een belangrijk deel ook uit heide. Het beekdal is in die tijd nog zeer rijk aan landschapselementen. In 1973 heeft er in het beekdal een herverkaveling plaatsgevonden en dat is doorgegaan tot aan 2019. De landschapselementen zijn bijna allemaal uit het beekdal verdwenen en daarmee ook de bijbehorende biodiversiteit. De stortplaats aan de Victoriedijk is in 1973 in gebruik genomen. Op het dan nog aanwezige heideterrein verschijnt het Eurocircuitterrein en ook andere verenigingen worden er onder gebracht.



Afbeelding 12.2 De Keersop

1900



1950



1973



2019



Figuur 12.5 De historische ontwikkeling rondom het plangebied

Mogelijke combinatie van natuur met extensieve vormen van recreatie

Gelet op de aanwezigheid van een forse voormalige stortplaats op het terrein, is er sprake van flinke hoogteverschillen op het terrein. Wellicht is het daarom te overwegen, om deze locatie te combineren met extensieve vormen van recreatie (wandelen, fietsen, MTB). Eventueel met een vitaliteitsparcours of ideeën uit de markt (kleinschalige horeca).

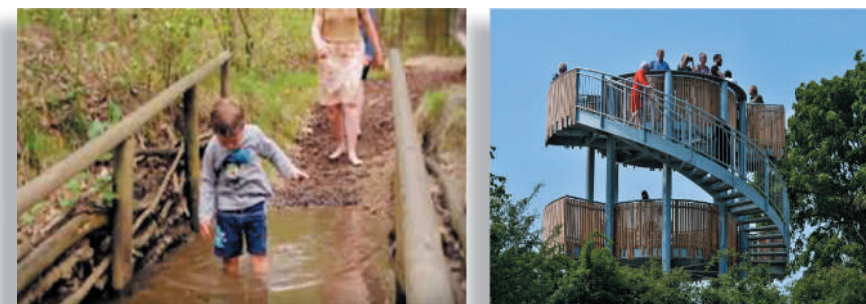
Met name het gedeelte van de oude stort aan de Victoriëdijk zijn wellicht geschikt te maken voor een MTB-parcours.



Afbeelding 12.3 Impressie MTB-parcours

Aanleg zou in nauw overleg met lokale MTB-verenigingen kunnen plaatsvinden. Indien gestreeft wordt naar een bovenlokale uitstraling, maakt het Valkenswaard ook (nog) aantrekkelijker voor een recreatief verblijf.

Een ander voordeel is dat het terrein dan zorgt voor een betere zonering van de MTB-sport in onze gemeente. We zien nu dat sommige MTB-ers regelmatig afwijken van de vastgestelde MTB-route en heuvelachtig terrein opzoeken in onze meest kwetsbare gebieden, met alle nadelige gevolgen van dien voor de natuur.



Afbeelding 12.4 Extensieve recreatiemogelijkheden

Conclusies voor scenario 'Omvormen Eurocircuit naar natuur'

Het plangebied is gelegen op de vroegere woeste gronden. De Mgr. Smetsstraat is ongeveer de scheiding tussen beekdal en de hoger gelegen terreinen. Door de komst van het Eurocircuitterrein en ook de stort aan de Victoriédijk (en de uitbreidingen daarvan) is het gebied dat vroeger landschappelijk waardevol was, fors aangetast.

Relicten van dit vroegere landschap zijn nog wel aanwezig, maar het oorspronkelijke landschap herstellen is slechts deels mogelijk, met name aan de zijde van de Mgr. Smetsstraat zijn er kansen. Belangrijk aandachtspunt bij herstel is het onderscheid tussen de verschillende landschappen van Keersopdal, bos en heidelandschap op de hoge gronden.

De voormalige stort aan de Victoriédijk moet op termijn voorzien worden van een nieuwe afdeklaag. Vanuit ecologisch- en landschappelijk perspectief biedt dit de kans vanuit dit scenario natuur om de oostzijde van het Eurocircuit op een robuuste en hoogwaardige wijze landschappelijk in te passen en aan te sluiten op de leefpatronen van de aanwezige flora en fauna. Vanuit dit perspectief is hier een invulling met bos en/of struweel te overwegen (inclusief de strook grond gelegen tussen het stort en de nieuwe N69).

Dit sluit dan logisch aan op bestaand bos. Recreatief medegebruik is te overwegen en kan bijdragen aan recreatieve zonering in onze gemeente. De Brabantse Milieufederatie (BMF), die betrokken is geweest bij dit scenario, ziet ook mogelijkheden dit gebied te beheren als een heideveld met daarin enkele overgangen van droog naar nat. Zie ook het advies zoals opgenomen in deel V van de rapportage die daarvoor door de BMF is geschreven.

Wanneer eventueel voor dit scenario wordt gekozen wordt de bestemming van het hele plangebied omgezet naar natuur. Dit kan dan eventueel gekoppeld worden (dubbelbestemming en/of nevenbestemming) aan sport met kleinschalige horeca of recreatie. Aan de Keersopzijde wordt geïnvesteerd in de natuurlijke waarden. In de richting van de voormalige stortplaatsen betekent dit dat er gekeken wordt naar mogelijkheden om extensieve vormen van recreatie eventueel te koppelen aan de nieuwe natuurlijke inrichting.

Aanbeveling

Bij de eventuele keuze voor dit scenario wordt de omgeving betrokken bij de nadere uitwerking voor de definitieve invulling. Hierbij wordt het advies van de Brabantse Milieu Federatie meegenomen en wordt verder afgestemd met organisaties als het Brabants Landschap.

12.2 Opbrengst gezamenlijke bijeenkomsten

Alle scenario's zijn tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten besproken en nader uitgewerkt door de stakeholders zelf. Deze bijeenkomsten vonden na een zorgvuldige voorbereiding online plaats op 13 en 20 februari 2021. Het gehele verslag van deze twee bijeenkomsten is in bijlage 3 toegevoegd aan DEEL V van de rapportage. In DEEL II van de rapportage is een uitgebreide toelichting gegeven over het totale proces en in het bijzonder de werkwijze van deze twee online bijeenkomsten.

De belangrijkste conclusies uit de twee stakeholdersbijeenkomsten zijn hieronder beschreven. De inhoudelijke punten die het meest prominent naar voren kwamen en het breedst gedragen zijn, zijn middels een quote benoemd. Er wordt in een alinea een nadere toelichting gegeven over de duiding van die quote. Dit is een feitelijke beschrijving van de gezamenlijke mening en ideeën van de stakeholders.



Figuur 12.6 Visual Gezamenlijke bijeenkomst scenario Natuur

- **'Maak ook recreatie en sport mogelijk in combinatie met natuur'**

Bij een eventuele keuze voor dit scenario wensen de stakeholders het liefst gebruiksgroen dat gerealiseerd wordt. Hiermee wordt bedoeld groene functies aan het gebied toevoegen die ook door de mens gebruikt kan worden voor recreatie en bijvoorbeeld sport. Natuur moet volgens de stakeholders niet ten koste gaan van de gebruiksmogelijkheden van het terrein voor sport en ontspanning.

- **'Regel voldoende parkeergelegenheid en een goede verkeersontsluiting'**

De bereikbaarheid van het Eurocircuit en bijbehorende parkeervoorzieningen worden als niet optimaal bestempeld. Dit moet verbeterd worden.

- **'Saneer en betrek de naastgelegen voormalige stortlocatie Victoriedijk'**

Aan de oostzijde van het Eurocircuit ligt een voormalige stortplaats aan de Victoriedijk. De stakeholders geven aan dat de gemeente deze zou moeten saneren of goed afdekken. Dit biedt meteen kansen om ook deze opnieuw landschappelijk in te passen en wellicht te betrekken bij de eventuele keuze voor dit scenario.

- **'Natuur is belangrijk, mits inpasbaar bij activiteiten huidige actieve verenigingen'**

Bij eventuele keuze van dit scenario moeten de verenigingen verdwijnen. De stakeholders zijn hier geen voorstander van, maar zien wel het belang van natuur in. Ze staan positief tegenover inpassing van natuur om maar ook op het terrein, mits de gebruiksmogelijkheden voor de verenigingen niet beperkt worden. Het beeld van 'crossen in de natuur' spreekt de stakeholders aan. Er is ruimte voor vergroening naast het huidige gebruik.

- **'Er is al veel natuur in Valkenswaard'**

Bij een eventuele keuze voor dit scenario vinden de stakeholders dat er in de omgeving van het Eurocircuit al heel erg veel (mooie en hoogwaardige) natuur aanwezig is. De nut en noodzaak voor de eventuele keuze voor dit scenario wordt door de stakeholders niet gedragen.

- **'Zonde van het terrein'**

Bij de eventuele keuze voor dit terrein gaat veel (cross)historie verloren, alsmede sportfaciliteiten die uniek zijn in de regio, het land en zelfs gedeeltelijk internationaal voor wat betreft wiel-, motor- en rallysport. Het wordt als zonde bevonden om dit verloren te laten gaan.

Conclusie gezamenlijke bijeenkomsten

Samenvattend is de conclusie dat de stakeholders gezamenlijk de mening delen dat natuur van belang is en dat dit eventueel goed ingepast moet worden in het nieuwe gebied. Het hele plangebied omvormen naar een natuurgebied, zonder mogelijkheid voor sport en ontspanning wordt door de stakeholders als niet gewenst beoordeeld. Dit mede omdat er al veel natuur in de omgeving is.

Tijdens de bijeenkomsten is een vijfde scenario ontstaan, waarin verschillende elementen uit de vier vooraf kenbaar gemaakte scenario's zijn gecombineerd. De stakeholders zijn van mening dat het onderdeel natuur een wezenlijk onderdeel moet zijn van dit vijfde scenario (het zogenaamde combinatie scenario) wat in hoofdstuk 16 wordt beschreven. Bij de eventuele planuitwerking te zijner tijd dient om die reden rekening gehouden te worden met advisering door een landschapsarchitect en een ecooloog. Verwezen wordt ook naar het rapport van de Brabantse Milieufederatie (DEEL V van de rapportage) die ten aanzien van geologie en hydrologie randvoorwaarden heeft benoemd. Met name om verdroging van de bodem te beperken is infiltratie van regenwater wenselijk.

12.3 Eindscenario

'Terrein omvormen tot natuur'

De beleidsmatige- en feitelijke mogelijkheden voor natuurontwikkeling op het terrein zijn gecombineerd met ideeën uit de stakeholdersbijeenkomsten zoals beschreven in paragraaf 12.2. Het scenario 'Terrein omvormen tot natuur' is hiernaast in een indicatieve verbeelding weergegeven. Deze visualisatie geeft een indicatieve voorstelling weer tussen enerzijds beleidsmatige en mogelijkheden voor natuurontwikkeling op het terrein en anderzijds de resultaten van de stakeholderbijeenkomsten waarbij ruimte ontstaat voor recreatief gebruik van het terrein, anders dan de huidige sportverenigingen. In het geval dit scenario nader wordt uitgewerkt in een bestemmingsplan zal verder ingezoomd worden op de planuitwerking.

Opmerking: Deze verbeelding is slechts een indicatieve weergave van hoe het terrein er uit zou kunnen zien bij een eventuele keuze van de gemeenteraad voor dit scenario.



SCENARIO 1:
OMVORMEN TERREIN TOT
NATUUR

DISCLAIMER: DEZE AFBEELDING IS SLECHTS EEN INDICATIEVE VERBEELDING BEHOORENDE BIJ PROJECT TOEKOMST EUROCIJCUIT GEMEENTE VALKENSWAARD

VERSIE 30.04.2021

13. Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan

Inleiding

In dit hoofdstuk is het scenario 'Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan' uitgewerkt. In de eerste paragraaf wordt het huidige planologische regime omschreven van het gehele plangebied. In die paragraaf wordt vervolgens per onderdeel van het plangebied ingezoomd op het huidige gebruik. Per vereniging wordt beschreven welk feitelijk gebruik is toegestaan op grond van de bestaande wet- en regelgeving. Daarbij is gebruik gemaakt van de rapportage van Pels Rijcken, zie bijlage 1 in DEEL V van de rapportage. Dit omvat regels zoals deze gesteld zijn in het bestemmingsplan maar ook regels die gelden op grond van verleende (milieu) vergunningen. Met een eventuele vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming is geen rekening gehouden (dit is een bevoegdheid van de provincie). In paragraaf 13.2 is omschreven welke input is opgehaald uit de gezamenlijke bijeenkomsten welke op 13 en 20 februari 2021 hebben plaats gevonden. In paragraaf 13.3 is de conclusie geformuleerd en is een indicatieve verbeelding van dit scenario gemaakt.

Definitie scenario

We definiëren dit scenario als volgt: De huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik in het gehele plangebied wordt vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan.

Opmerking vooraf

Als gevolg van het langdurig niet actualiseren van het bestemmingsplan is er een discrepantie ontstaan tussen de feitelijke situatie en het planologische kader. Wanneer er voor dit scenario wordt gekozen is het daardoor noodzakelijk om een aantal niet legale zaken positief te bestemmen in het uit te werken bestemmingsplan. Dit omdat de verenigingen die het betreft geen bestaansmogelijkheden hebben wanneer deze zaken niet planologisch gelegaliseerd worden.

Het gaat om de volgende op dit moment niet legale zaken:

Bij TWC de Kempen:

- Het aantal aanwezige niet in het huidige bestemmingsplan opgenomen m² aan gebouwen, wel positief bestemmen in het nieuwe bestemmingsplan.
- Het gebied wat bestemd is als bos bestemmen ten behoeve van wielerveding.

Bij de Rallysport (NRV):

- Het aantal aanwezige niet in het huidige bestemmingsplan opgenomen m² aan gebouwen, wel positief bestemmen in het nieuwe bestemmingsplan.

Bij de Motorcross (MVV):

- Het aantal aanwezige niet in het huidige bestemmingsplan opgenomen m² aan gebouwen, wel positief bestemmen in het nieuwe bestemmingsplan.
- Het gebied waar de motorcrossbaan is gelegen in de bestemming bos bestemmen ten behoeve van motorcross.

13.1 Beleid

Toekomstvisie gemeente Valkenswaard

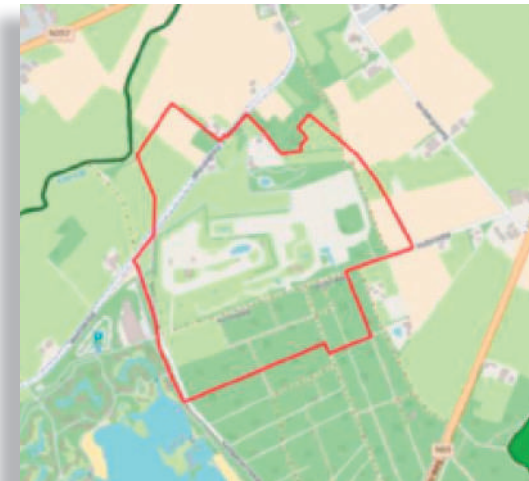
De toekomstvisie van de gemeente Valkenswaard is gebouwd op drie pijlers. Eén van de pijlers betreft sociale cohesie. Het faciliteren van Valkenswaardse verenigingen en versterking van het verenigingsleven past bij die ambitie.

Natuur en landschap

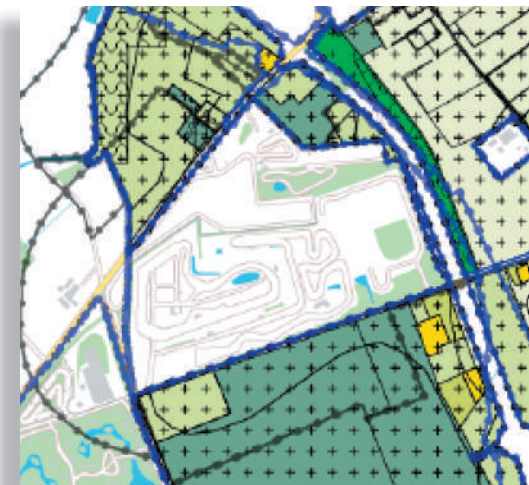
De kaders zoals beschreven bij scenario 'omvormen naar natuur' (in hoofdstuk 12) ten aanzien van wetgeving omtrent Natuurnetwerk Brabant, Natura2000, natuuronderzoek en het landschapsontwikkelingsplan zijn, bij eventuele herinrichting van het terrein, ook bij dit scenario van toepassing.

Het plangebied met de vigerende bestemmingsplannen

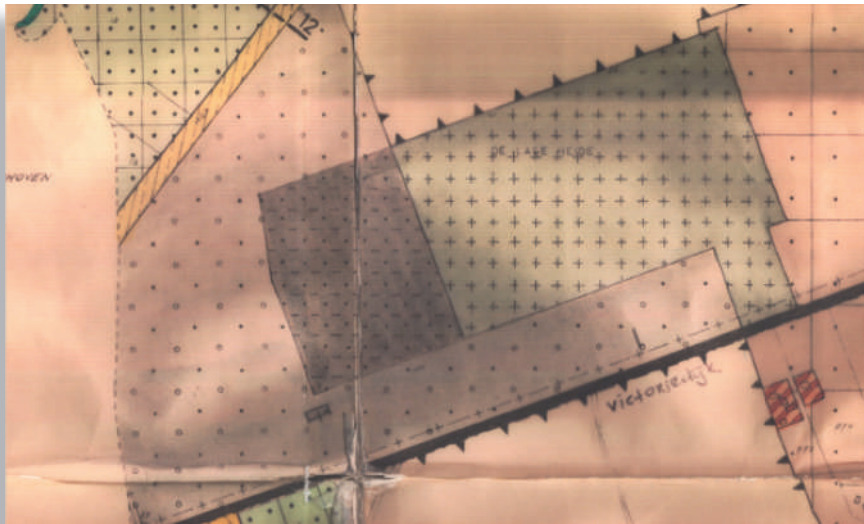
In figuur 13.1 is het plangebied weergegeven waar we ook in dit scenario vanuit gaan. Daarna is door middel van afbeeldingen weergegeven welke bestemmingsplannen op welke gronden momenteel vigerend zijn.



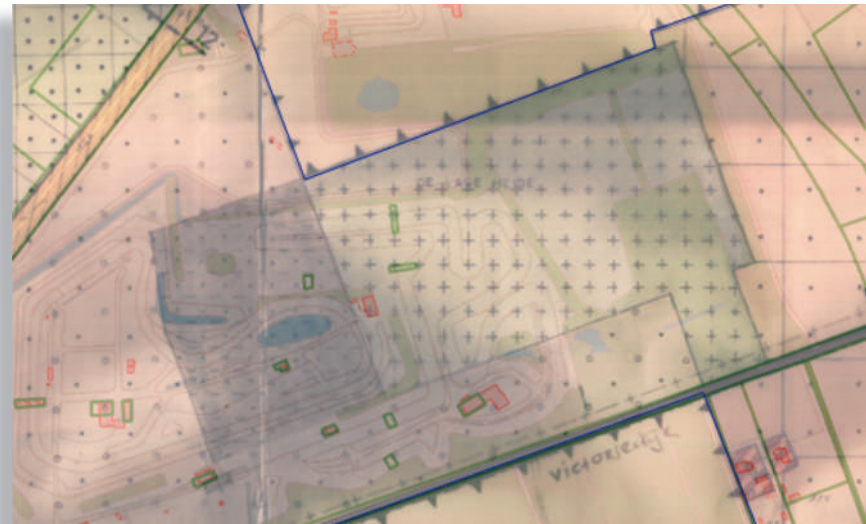
Figuur 13.1 Het plangebied



Figuur 13.2 Gedeelte plangebied onder vigerend bestemmingsplan Buitengebied 2013



Figuur 13.3.1 Uitsneden bestemmingsplan buitengebied 1977 met bijbehorende bestemmingen



Figuur 13.3.3 Uitsneden bestemmingsplan buitengebied 1977 met bijbehorende bestemmingen



Figuur 13.3.2 Uitsneden bestemmingsplan buitengebied 1977 met bijbehorende bestemmingen

Overzicht bestemmingsplannen

In figuur 13.3 op de vorige pagina is een visueel overzicht van de vigerende bestemmingsplannen op en rondom het Eurocircuitterrein (we laten daarbij de gronden van de N69 even buiten beschouwing). De onderstaande situatie is van toepassing wanneer het bestemmingsplan Eurocircuit niet wordt vastgesteld.

- Blauw daar geldt het vigerende plan Buitengebied 1977.
- Rood daar geldt het vigerende plan Buitengebied 2013*.
- Bij rood (1977) over blauw (2013) geldt het bestemmingsplan Buitengebied 2016*.
- Daar waar de gronden de kleur wit hebben op het grondgebied van Valkenswaard geldt momenteel geen bestemmingsplan. Hiervoor gold tot de invoering van de Wro het Uitbereidingsplan in hoofdzaken 1962. Met de invoering van de Wro is dit bestemmingsplan vervallen en geldt ter plaatse geen planologisch regime meer.

*Zie www.ruimtelijkeplannen.nl voor de exacte bestemmingsregels.



Figuur 13.4 De verschillende vigerende bestemmingsplannen in een overzicht

Uitwerking per vereniging en gebruikt terrein

Het Gildeterrein, Monseigneur Smetsstraat 46

De vereniging:

Het Sint Martinus Gilde van het Heilig Sacrament te Dommelen bestaat sinds 20 februari 1623. Het gilde heeft een eigen schietterrein aan de Mgr. Smetsstraat 46 te Dommelen met daarop een eigen gildelokaal. Dit terrein valt formeel net buiten het plangebied van het project.

Gebruik:

Op het terrein aan de Monseigneur Smetsstraat 46 vinden schiettrainingen maar ook wedstrijden plaats, er kan met verschillende wapens geschoten worden o.a. met een (lucht) geweer, handboog, kruisboog of kruispistool, er is tevens een jeu de boules baan aanwezig. Ook worden er andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligers avond of een vergadering. Het gebruik is legaal en opgenomen in het vigerende bestemmingsplan buitengebied.

Gebouwen:

Zie ook het overzicht van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde in de bijlage in DEEL V van de rapportage.



Afbeelding 13.1 Terrein van het gilde

BMX terrein

Monseigneur Smetsstraat 41

De vereniging:

De eerste baan van FCC Lion d'Or is ontstaan aan de Hazelaar, later is de baan verhuisd naar zijn huidige locatie aan de monseigneur Smetsstraat 41. Hier is inmiddels een nationaal en internationaal erkende baan ontstaan.

Gebruik:

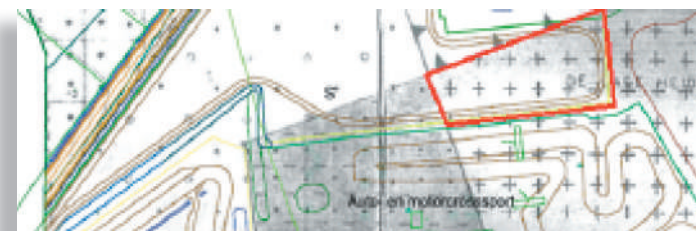
Er wordt getraind en er worden wedstrijden gehouden die variëren van de kleinere clubwedstrijden tot de grotere wedstrijden in een afdeling, maar ook echt grote wedstrijden zoals de Nederlandse-, Europese- en wereldkampioenschappen. Ook worden er andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligers avond of een vergadering. Het gebruik is legaal en dus toegestaan omdat er ter plaatse geen bestemmingsplan regime geldt.

Gebouwen:

Zie ook het overzicht van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde in de bijlage in DEEL V van de rapportage.



Afbeelding 13.2 Terrein van BMX vereniging



(TWC de Kempen) Figuur 13.5 strijdig gebruik wielervedstrijd. Op het terrein vallend binnen het rode kader is de bestemming bos gelegen.

TWC de Kempen

De vereniging:

Wielervereniging TWC de Kempen is opgericht op 16 juli 1947 en is daarmee één van de oudere wielerverenigingen van Nederland. De vereniging heet voluit Toer- en Wieler Club "De Kempen".

Gebruik:

Er wordt het hele jaar door veel getraind in clubverband daarbij worden er ook trainingsweekenden georganiseerd. Er worden diverse soorten wedstrijden en veldritten gehouden, 1 daarvan gaat ook over het motor- en rallycrossterrein van Valkenswaard gelegen aan Victoriédijk nummers 6 en 8. Ook worden er andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligersavond of een vergadering. Daarbij is het toegestaan om met een maximum van 2 maal per jaar een bromfietsrace te houden. De gebruikte bromfietsen mogen een maximaal slagvolume van de motor hebben van 49,9 cc. De gebruikte bromfietsen moeten zijn voorzien van een doelmatige geluiddemper die voldoet aan de eisen gesteld in de wegenverkeerswetgeving ook mag één dag per jaar het terrein van de inrichting gebruikt worden voor het houden van een offroad wedstrijd met motorfietsen. Buiten het rood omkaderde terrein is het gebruik als wielervebaan legaal en opgenomen in het bestemmingsplan. Net zoals bij de motorsport is er bij het rood omkaderde terrein sprake van de bestemming bos en is het gebruik als wielersportbaan in beginsel niet toegestaan.

Gebouwen:

Zie ook het overzicht van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde in de bijlage in DEEL V van de rapportage.



Afbeelding 13.3 Terrein van Wielervereniging

De vereniging:

PHV "De Verdediger" heeft haar verenigingsterrein liggen aan de Mgr. Smetsstraat 39 te Valkenswaard. De vereniging heeft een tiental leden en zij hebben als doel "het samen opleiden en africhten van werkhonden, conform de KNPV richtlijnen."

Gebruik:

Er wordt ter plaatse getraind en er worden andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligers avond of een vergadering. Het gebruik is legaal en dus toegestaan omdat er ter plaatse geen bestemmingsplan regime geldt.

Gebouwen:

De aanwezige gebouwen en bouwwerken zijn planologisch toegestaan omdat er geen bestemmingsplan regime geldt. Alle bebouwing is vergund.



Afbeelding 13.4 terrein van politiehonden vereniging



(Rallysport) Afbeelding 13.5 Rallycross circuit

Rallysport

De vereniging:

Het rallycrossterrein is sinds begin jaren '70 van de vorige eeuw gevestigd aan de Victoriëdijk 8 in het buitengebied van Valkenswaard. Het was destijds het eerste speciaal voor de rallycross gebouwde circuit ter wereld. De wedstrijden uit die beginjaren, georganiseerd door de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV), werden allemaal door de AVRO 14 dagen later op zaterdagavond op televisie uitgezonden. In 1976 werd er voor het eerst gereden voor het officiële FIA Europees Kampioenschap, van 1973 tot en met 1975 was het EK rallycross nog officieus. In 1980 stopte de AVRO met de televisie-uitzendingen. Ook zijn er later televisieopnamen gemaakt voor bijvoorbeeld de TROS-uitzendingen "achteruitrijden" en de "caravanrace". Daarbij is het rallycrossterrein samen met het motorcrossterrein enkele jaren het decor voor de RTL 7 Dakar Preproloog geweest. Tijdens dit evenement presenteren de Nederlandse deelnemers aan 'de Dakar' zich aan het publiek dat de motoren, wagens en vooral de trucks van heel dichtbij kan bewonderen. Het circuit heeft een lengte van iets meer dan 1 kilometer (1003 meter), daarvan is 40% onverhard (leem en gravel) en 60% verharde weg (asfalt).

Gebruik:

Op het terrein aan Victoriëdijk 8 vinden trainingen en wedstrijden plaats. Ook worden er andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligers avond of een vergadering. Op grond van de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu mag de rallycross vereniging per week (ma-zo) 7.59 uur de inrichting openstellen om het daartoe (t.b.v. crossen met auto's) te gaan gebruiken ten behoeve van wedstrijden en of trainingen. Daar bovenop mag de inrichting drie weekenden per jaar 8 uur of langer open met het oog op te houden wedstrijden of het voorbereiden van zodanige wedstrijden.

Gebouwen:

De aanwezige bouwwerken geen gebouw zijnde zijn planologisch toegestaan en vergund of de omgevingsvergunning is aangevraagd. De aanwezige gebouwen zijn niet toegestaan omdat het bestemmingsplan daartoe geen mogelijkheden biedt.

13.2 Opbrengst gezamenlijke bijeenkomsten

Alle scenario's zijn tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten besproken en nader uitgewerkt door de stakeholders zelf. Deze bijeenkomsten vonden na een zorgvuldige voorbereiding online plaats op 13 en 20 februari 2021. Het gehele verslag van deze twee bijeenkomsten is in bijlage 3 toegevoegd aan DEEL V van de rapportage. In DEEL II van de rapportage is een uitgebreide toelichting gegeven over het totale proces en in het bijzonder de werkwijze van deze twee online bijeenkomsten.

De belangrijkste conclusies uit de twee bijeenkomsten zijn hieronder beschreven. De inhoudelijke punten die het meest prominent naar voren kwamen en het breedst gedragen zijn, zijn middels een quote benoemd. Er wordt in een alinea een nadere toelichting gegeven over de duiding van die quote. Dit is een feitelijke beschrijving van de gezamenlijke mening en ideeën van de stakeholders.



Figuur 13.8 Visual Gezamenlijke bijeenkomst scenario Huidig

- **'Zorg voor meer gebruiksmogelijkheden, zonder overlast, duurzaam'**

De stakeholders zien meer mogelijkheden dan alleen het feitelijk gebruik. Er is ruimte waar het gebruik van het terrein kan worden uitgebreid. Deze uitbreiding dient niet te zorgen voor extra hinder, dus geen uitbreidingen herriesport. Elke uitbreiding dient duurzaam plaats te vinden.

- **'Maak 8 uur netto gebruik van de baan mogelijk'**

Zorg voor netto 8 uur* gebruik van de herriesport mogelijkheden. Nu is dat minder in verband met gerechtelijke uitspraken over de gebruikstijden. De netto gebruiksmogelijkheden van herriesport zijn nu te beperkt. Dit zou 8 uur netto crossen moeten bedragen. Hierover heldere afspraken maken die niet op meerdere wijzen te interpreteren zijn.

**Daar waar '8u netto crossen staat wordt bedoeld maximaal 7:59u netto crossen.'*

- **'Doen wat de verenigingen deden is stilstand, het combineren van dit scenario met leisure is toekomstbestending'**

Blijf niet in het verleden hangen, bekijk de sporten door een moderne bril, werk aan verduurzaming, voeg nieuwe leisure activiteiten toe. Het gebied wordt dan aantrekkelijker, duurzamer en daardoor toekomstbestending.

- **'Maak het terrein beschikbaar voor niet commercieel gebruik'**

Het terrein is voor verenigingen, niet voor commercieel gebruik. Commercieel gebruik is ook niet toegestaan door een gerechtelijke uitspraak.

- **'Stimuleer elektrische voertuigen'**

Maak heldere afspraken over het gefaseerd elektrificeren van de herriesport. Doe dit realistisch maar wel zodanig dat dit verduurzaming stimuleert en uiteindelijk te goed komt aan milieu en beperking van geluidshinder.

- **'Zorg voor veiligheid en goede bereikbaarheid'**

Deze quote spreekt voor zich. De stakeholders zien het belang van een goede ontsluiting en voldoende parkeerplaatsen wat mede zorgdraagt voor veiligheid.

- **'Zorg voor minder geluidsoverlast'**

Met fysieke maatregelen zorgen voor minder geluidsoverlast voor de omgeving. Maak hierover afspraken en stel realistische doelen.

- **'Houdt rekening met alle belanghebbenden, zowel groot als klein'**

Veel partijen hebben belang bij goede, helder afspraken. Betrek die partijen bij het maken van afspraken.

- **'Behoud de aantrekkingskracht van Valkenwaard'**

Zorg ervoor dat het gebied aantrekkelijk wordt. Doe dat samen in goed overleg met verenigingen en partijen. Deze stakeholdersessie laat zien dat dat kan. Ga uit van handhaving van bestaande activiteiten en breidt waar mogelijk uit met aantrekkelijk leisure activiteiten.

- **'Maak duidelijk wat de huidige toegestane situatie is'**

Laat duidelijk zien wat de feitelijk legale situatie nu is. Dan wordt inzichtelijk voor belanghebbenden wat er mag en wat men kan verwachten.

- **'Bied de gemotoriseerde onder duidelijke voorwaarden de ruimte'**

Als 8 uur de afspraak is dan moeten de verengingen zich daar aan houden. Handhaving moet daarin strikt zijn. Verder dienen helder afspraken gemaakt te worden over wanneer die herriesport plaats vindt en wat het maximaal aantal dB's mag zijn.

Die afspraken moeten niet op meerdere manieren te interpreteren zijn én voor iedereen toegankelijk zijn.

Conclusie gezamenlijke bijeenkomsten

Samenvattend is de conclusie dat de stakeholders gezamenlijk de mening delen dat er niet meer overlast mag ontstaan, dat er helder afspraken moeten komen over wanneer er herriesport plaats vindt en onder welke voorwaarden. Zorg nadrukkelijk voor verduurzaming van herriesport en zorg voor fysieke aanpassingen maatregelen zodat de overlast minder wordt. Inzet op verduurzaming zorgt voor een aantrekkelijk toekomstbestendig gebied.

Tijdens de bijeenkomsten is een vijfde scenario ontstaan waarin verschillende elementen uit de vooraf bekende scenario's zijn gecombineerd. De stakeholders zijn van mening dat het onderdeel 'huidig feitelijk legaal gebruik' wezenlijk onderdeel moet zijn van dit vijfde scenario, wat in hoofdstuk 16 wordt beschreven.

13.3 Eindscenario

'Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan'

De planologische randvoorwaarden uit paragraaf 1 zijn gecombineerd met ideeën uit de gezamenlijke bijeenkomsten zoals beschreven in paragraaf 2. Het scenario is hiernaast in een indicatieve verbeelding weergegeven. Deze visualisatie geeft een indicatieve voorstelling weer van dit scenario.

Opmerking: Deze verbeelding is slechts een indicatieve weergave van hoe het terrein er uit zou kunnen zien bij een eventuele keuze van de gemeenteraad voor dit scenario.



SCENARIO 2:
**HUIDIG FEITELIJK LEGAAL GEBRUIK
VASTLEGGEN IN EEN
NIEUW BESTEMMINGSPLAN**

VERSIE 30.04.2021

DISCLAIMER: DEZE AFBELDING IS SLECHTS EEN INDICATIEVE VERBEELDING BEHOORENDE BIJ PROJECT TOEKOMST EUROCIRCUIT GEMEENTE VALKENSWAARD

14. Terrein omvormen tot leisurezone

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het scenario 'Terrein omvormen tot leisurezone' beschreven. Eerst wordt de rol van de gemeente toegelicht na een eventuele keuze van de gemeenteraad voor dit scenario. In paragraaf 14.1 wordt beschreven welk beleid vigerend is voor leisure in Valkenswaard en daarmee voor het plangebied. Vervolgens wordt in diezelfde paragraaf beschreven welk type leisurezone denkbaar is binnen dit beleid. Dit geeft een globaal beeld van de mogelijke invulling van het terrein in dit scenario, met een aantal niet uitputtende voorbeelden van denkbare invullingen. In paragraaf 14.2 wordt de input die is opgehaald tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten beschreven. In paragraaf 14.3 wordt het eindscenario beschreven en is een indicatieve verbeelding opgenomen.

Definitie

Het gehele plangebied wordt omgevormd naar een plek waar recreatie en vrije tijd centraal staat. Uitgangspunt voor dit scenario is dat bij de herinrichting ten behoeve van de leisure-ontwikkeling het gebied geldt waar de huidige verenigingen actief zijn. Niet het volledige plangebied zoals gehanteerd in dit project wordt geherstructureerd.

De rol van de gemeente bij scenario 'Terrein omvormen tot leisurezone'

Bij de eventuele keuze voor het scenario 'omvormen naar leisurezone' is een belangrijke rol weggelegd voor de markt en dan met name voor recreatieve ondernemers en investeerders.

De gemeente gaat het gebied niet zelf in zijn geheel ontwikkelen en exploiteren als leisure-ondernemer, maar zal dan de randvoorwaarden bieden waarbinnen zo'n ontwikkeling mogelijk is. Ondernemers bepalen of ze willen investeren in een recreatieve voorziening of meerdere voorzieningen en in welke vorm deze ontwikkeld zal worden.

De gemeente kan wel een actieve rol spelen door middel van:

- Acquisitie richting recreatieve ondernemers;
- Faciliteren middels het benodigde bestemmingsplan en vergunningen;
- Een ontwikkelvisie waarin inzichtelijk gemaakt wordt welk type leisure volgens de gemeente mogelijk is binnen het plangebied en welke randvoorwaarden maar ook welke aantrekkelijke voorwaarden de gemeente biedt.

Een ontwikkelvisie, een bestemmingsplan en een concept met mogelijkheden om samen met tientallen collega recreatieve ondernemers de Leisurezone te promoten kan een interessant investeringsperspectief bieden.

Binnen het scenario 'Terrein omvormen tot leisurezone' kan naast ruimte voor lokale recreatieve ondernemers ook ruimte worden geboden aan bovenlokale, regionale of internationale partijen. Voor dergelijke bovenlokale recreatieve investeerders geldt vaak dat zij zich niet op slechts één plaats richten. Locatie, mogelijkheden, maar zeker ook eventuele aantrekkelijke voorwaarden ten aanzien van bijvoorbeeld de grondprijs zijn bepalend voor een uiteindelijke keuze van dergelijke partijen. Met aantrekkelijke voorwaarden vanuit de gemeente wordt bedoeld: Substantiële bijdragen van de gemeente. Hoe groter de recreatieve ambities van de gemeente, des te groter zal de bereidheid moeten zijn om ruimte te bieden en eventueel mee te investeren in het gebied. Dit met als doel investeerders over te halen om hun projecten in Valkenswaard en eventueel binnen het Eurocircuit-terrein te realiseren.

14.1 Beleid

Toekomstvisie Valkenswaard

De toekomstvisie van de gemeente Valkenswaard kent drie pijlers: sociale cohesie, innovatie en leisure. Ten aanzien van de laatste pijler wordt ingezet op (grootschalige) recreatie in een groene omgeving. Als voorbeeld worden hierbij de komst van Legoland en het aantrekken van ca. 1 miljoen extra bezoekers benoemd. De ambities gericht op natuur en recreatie worden verder opgepakt binnen het programma Dommelland, waarvoor middels de nota vrijetijdsbeleid 2015-2020, de gebiedsontwikkelingsvisie Natuurlijk Avonturenlandschap en het masterplan Dommelland inmiddels de eerste stappen zijn gezet.

Nota Vrijetijdsbeleid 2015-2020

Een van de beleidslijnen in het Vrijetijdsbeleid (2015-2020) is de ontwikkeling van een Leisure zone en pro actieve inzet op beeldbepalend (grootschalig) aanbod. Als Valkenswaard haar toekomst wil bouwen op de vrijetijdssector, dan is het noodzakelijk dat er een vergroting van het aanbod komt. Een substantiële toename aan werkgelegenheid en bestedingen, kan enkel plaatsvinden indien er voorzieningen bij komen die gericht zijn op een groot aantal bezoekers. De leisurezone biedt hier kansen voor. Dit vraagt van de gemeente een positieve houding ten opzichte van ontwikkelingen en de bereidheid om over mogelijke nadelen heen te stappen. Aan iedere ontwikkeling zitten mogelijke nadelen. Zonder de bereidheid om die in perspectief te plaatsen, wordt realisatie van deze ambitie moeilijk.

Masterplan Dommelland

Met het masterplan Dommelland is invulling gegeven aan de ambities gericht op natuur, recreatie en paardensport. Op integrale wijze zijn deze verwerkt in één masterplan. Dit masterplan is tijdens de raadsvergadering van 31-01-2019 behandeld. De gemeenteraad heeft hierbij te kennen gegeven dat dit masterplan verder uitgewerkt dient te worden langs een aantal thema's en deelgebieden.

Dit heeft geresulteerd in een aantal beleidskaders en startnotities welke zijn vastgesteld in de vergadering van 30-01-2020. Hierin zijn beleidskaders opgenomen ten aanzien van recreatie en is het deelgebied Leisurezone benoemd waarin ook het Eurocircuit valt.

Voor dit deelgebied is de volgende ambitie gesteld:

- Eén of meerdere intensieve leisurefuncties in aanvulling op het bestaande leisureaanbod met een significante toename van het aantal arbeidsplaatsen.
- Goede verbinding van de nieuwe leisurezone met het bestaande leisurecluster en het centrum van Valkenswaard
- Ligging nabij een hoofdroute met goede verbindingen per auto en OV.
- Oppervlakte van circa 20-25 hectare met 20-25 hectare toekomstige uitbreidingsruimte. Goed ingepast in het landschap en de natuur.

Het zoekgebied voor een leisurezone is groot. Binnen het masterplan Dommelland is in eerste instantie gekeken naar het bosgebied dat is ingesloten tussen de N69, de Victoriédijk en de Kempervennendreef. Het Eurocircuit grenst hier direct aan en valt binnen het zoekgebied. Bovendien voldoet het Eurocircuit aan alle gestelde eisen. Het terrein is ca. 20-25 hectare groot en met de diverse gronden die de gemeente in de directe omgeving in eigendom heeft, zou uitbreiding tot een grotere leisurezone in de toekomst mogelijk zijn. Daarnaast kent het een goede verbinding met de hoofdroute en met het centrum van Valkenswaard. De Victoriédijk komt direct bij de aansluiting van de nieuwe N69 uit. Bovendien grenst het Eurocircuit aan de Kempervennen met een groot bezoekerspotentieel voor toekomstige leisurefuncties en ligt het dichtbij Natuurpoort de Malpie.

Binnen de leisurezone wordt gestreefd naar het huisvesten van één of meerdere intensieve leisurefuncties die aansluiten op het bestaande aanbod en bijdragen aan de ambitie om een nieuwe doelgroep aan te boren. Hierbij dient geen concurrentie voor reeds bestaande leisurefuncties in de omgeving te ontstaan. Bij voorkeur betreffen dit beeldbepalende attracties voor Valkenswaard én de regio.

Hierbij sluiten we aan op de kwaliteiten van de Brainportregio (techniek en innovatie) en die van de directe omgeving (natuur en landschap). Hierbij wordt gestreefd naar een groei van werkgelegenheid met 100-150 vaste arbeidsplaatsen en ca. 600 tijdelijke (seizoensgebonden) arbeidsplaatsen.

In de beleidskaders zijn hierover de volgende ambities vastgesteld:

- Er komt een nieuwe grootschalige recreatieve voorziening in Dommelland als leisurehotspot.
- De leisurezone zorgt voor een significante bijdrage aan de vergroting van het aantal arbeidsplaatsen in Valkenswaard.
- Met de leisurezone wordt aansluiting gezocht op het bestaande leisurecluster en het Valkenswaardse centrum.
- Met de leisurezone trekken we meer bezoekers naar Valkenswaard met een langere verblijfsduur en een hogere besteding.
- Valkenswaard profileert zich beter als toeristische gemeente.

Natuur en landschap

De kaders zoals beschreven bij scenario 'omvormen naar natuur' ten aanzien van wetgeving omtrent Natuurnetwerk Brabant, Natura2000, natuuronderzoeken het landschapsontwikkelingsplan zijn, bij eventuele herinrichting van het terrein, ook bij dit scenario van toepassing.

Denkbare invulling scenario 'Terrein omvormen tot leisurezone'

Het Eurocircuitterrein is in potentie een uiterst geschikte locatie voor de leisurezone. Qua oppervlakte is het omvangrijk genoeg, het is duidelijk afgebakend en geografisch gunstig gelegen. Bovendien biedt de locatie volop mogelijkheden om de doelstellingen die in het beleid zijn omschreven te realiseren. Zoals eerder toegelicht is de gemeente voor de daadwerkelijke invulling en ontwikkeling afhankelijk van initiatiefnemers voor de ontwikkeling en exploitatie van de leisurezone. De gemeente moet de kaders en de mogelijkheden bieden. De exacte invulling moet passen bij het Valkenswaardse beleid, de schaal en het karakter.

Binnen het scenario zijn op basis van het gemeentelijk beleid een aantal concrete invullingen denkbaar. Niet alle mogelijke invullingen passen bij elkaar. De pagina hiernaast worden twee varianten toegelicht die inzichtelijk maken welke keuzes binnen dit scenario's gemaakt kunnen worden. Dit is geen keuzemenu, maar biedt inzicht in twee verschillende type invullingen die binnen dit scenario mogelijk zijn. Een combinatie van deze varianten is ook denkbaar. De twee varianten worden in volgorde van intensiviteit beschreven.

- De eerste variant gaat er vanuit dat het gehele Eurocircuit terrein omgevormd wordt naar één volwaardige en beeldbepalende leisurezone. Het terrein zoals momenteel in gebruik door de verschillende verenigingen wordt compleet heringericht. Hierdoor ontstaat ruimte om in samenwerking met een of meerdere marktpartijen het gehele terrein om te vormen naar een grootschalige leisurezone.

Niet uitputtend is bijvoorbeeld denkbaar:

- o Recreatie- of attractiepark;
- o Thematisch verblijfspark (bijvoorbeeld met ecohuizen en gericht op paardensport);
- o Wellnesscentrum in het groen al dan niet gecombineerd met een hotel;
- o Andere creatieve ideeën uit de markt

- De tweede variant gaat er vanuit dat (een deel van de) verenigingen in de huidige situatie hun activiteiten kunnen voortzetten. De huidige actieve verenigingen inclusief gemotoriseerde sport worden daarmee de drager van de toekomstige aanvullende leisure functies. De bestaande activiteiten worden dan ingepast in de te realiseren leisurezone. Dit type recreatie zal dan moeten aansluiten bij de bestaande activiteiten. Niet uitputtend kan gedacht worden aan met name actieve buitenrecreatie die niet conflicteert met de activiteiten van de verenigingen. (doelgroepen, geluid, etc.) Het gebruik kan dus wellicht een combinatie betreffen tussen crossactiviteiten en recreatieve ontwikkelingen die hier goed op aansluiten.

Niet uitputtend is bijvoorbeeld denkbaar:

- o Watersport;
- o Toevoeging andere sportverenigingen/ activiteiten (skatebaan, klimbaan, etc.);
- o Andere actieve buitenrecreatie;
- o Evenemententerrein (muziek, sport, etc.)

14.2 Opbrengst gezamenlijke bijeenkomsten

Alle scenario's zijn tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten besproken en nader uitgewerkt door de stakeholders zelf. Deze bijeenkomsten vonden na een zorgvuldige voorbereiding online plaats op 13 en 20 februari 2021. Het gehele verslag van deze twee bijeenkomsten is in bijlage 3 toegevoegd aan DEEL V van de rapportage. In DEEL II van de rapportage is een uitgebreide toelichting gegeven over het totale proces en in het bijzonder de werkwijze van deze twee online bijeenkomsten.

De belangrijkste conclusies uit de twee bijeenkomsten zijn hierna beschreven. De inhoudelijke punten die het meest prominent naar voren kwamen en het breedst gedragen zijn, zijn middels een quote benoemd. Er wordt in een alinea een nadere toelichting gegeven over de duiding van die quote. Dit is een feitelijke beschrijving van de gezamenlijke mening en ideeën van de stakeholders.



Figuur 14.1 Visual Gezamenlijke bijeenkomst scenario Leisure

- **'Behoud het terrein voor Valkenswaard'**

De stakeholders zijn geen voorstander van het opheffen van de huidige activiteiten en het eventueel herontwikkeling van het terrein door een marktpartij naar een grote leisurezone. Ze vinden dat het terrein behouden moet blijven voor de Valkenswaardse verenigingen en de inwoners van Valkenswaard. Ze geven aan dat wanneer je het terrein zou verkopen, je ook de invloed en de regie op het terrein verliest. Ze zijn geen voorstander van een grote commerciële leisurefunctie. De maatschappelijke waarde van het terrein vinden ze belangrijker dan enkel de financiële waarde die het terrein dan zou krijgen.

- **'Vul het bestaande aanbod aan met meer leisure activiteiten'**

Bij dit scenario is voor de stakeholders een gedragen uitgangspunt dat de bestaande activiteiten worden aangevuld. Er is geen draagvlak voor het opheffen van de huidige activiteiten en bijbehorende verenigingen en het gebied te transformeren naar een nieuwe leisurezone. De aan te vullen functies moeten volgens de stakeholders het liefst sport gerelateerd zijn en thematisch aansluiten bij het bestaande aanbod.

- **'Vul het aanbod aan met extra buitenrecreatie'**

Bij dit scenario zien de stakeholders mogelijkheden voor het toevoegen van actieve buitenrecreatie. Te denken valt aan een speelbos, klimwanden, een skatepark, mountainbikeroute en wandel- en fietsroutes over het terrein. Ook zijn de stakeholders voorstanders van het toelaten van een aantal ander type evenementen (niet zijnde racewedstrijden), zolang dit geen extra geluidshinder oplevert voor de omgeving. De doelgroep van het terrein zou verbreed moeten worden.

- **'Meer samenwerking op het terrein'**

De stakeholders vinden dat er in de toekomst meer samenwerking op het terrein kan en moet plaats vinden, mede om het leisureaanbod wellicht te verbreden. Een centrale organisatie voor het beheer van het terrein wordt wenselijk geacht. Het is denkbaar dat door slimmere concentratie van de centrale voorzieningen zoals gebouwen en dergelijke, het terrein nog efficiënter benut kan worden. Ook kan door samenwerking de parkeersituatie en de ontsluiting beter geregeld worden.

Conclusie stakeholdersbijeenkomsten

De stakeholders delen gezamenlijk de mening dat het gehele terrein niet geherstructureerd moet worden ten behoeve van een grote leisurezone. Ze vinden de maatschappelijke waarde van het Eurocircuitterrein belangrijker dan de pure financiële waarde van een eventuele leisurezone. Ze vinden dat uitgangspunt moet zijn dat de huidige activiteiten en verenigen behouden blijven. Er is wel ruimte om aanvullende leisure activiteiten toe te voegen die passen bij de huidige activiteiten en het 'thema' van het terrein: sport. Er is sowieso ruimte om buitensport en actieve vormen van recreatie toe te voegen. Door beter samen te werken kan het terrein efficiënter en beter benut worden.

Tijdens de bijeenkomsten is een vijfde scenario ontstaan, waarin verschillende elementen uit de vier vooraf bekend scenario's zijn gecombineerd. De stakeholders zijn van mening dat het onderdeel leisure een wezenlijk onderdeel moet zijn van dit vijfde (het zogenaamde combinatiescenario) wat in hoofdstuk 16 wordt beschreven.

14.3 Eindscenario

'Terrein omvormen tot leisurezone'

De beleidsmatige- en feitelijke mogelijkheden voor leisure op het terrein (paragraaf 1) zijn gecombineerd met ideeën uit de stakeholdersbijeenkomsten zoals beschreven in paragraaf 2. Het scenario 'Terrein omvormen tot leisurezone' is hiernaast in een indicatieve verbeelding weergegeven. In het geval dit scenario nader wordt uitgewerkt in een bestemmingsplan zal verder ingezoomd worden op de planuitwerking.

Opmerking: Deze verbeelding is slechts een indicatieve weergave van hoe het terrein er uit zou kunnen zien bij een eventuele keuze van de gemeenteraad voor dit scenario. Hierbij is gekozen om de leisurezone te verbeelden op het gehele plangebied. De stakeholders dragen dit idee niet.



15. Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het scenario 'Het gebruik ten behoeve van crossen maximaal faciliteren' beschreven. Voor dit scenario is afgestemd met de verenigingen MVV en NRV over het door hen gewenste activiteitsniveau van de motosport en rallysport. Dit is uitgewerkt in paragraaf 15.1. Daarbij is het huidige juridisch kader van 8 uur per week en 3 weekenden langer dan 8 uur niet als maximum meegegeven. In dit hoofdstuk is het gewenste activiteitsniveau in tabelvorm weergegeven. In paragraaf 15.2 is kort het beleid benoemd dat voor dit scenario relevant is. In paragraaf 15.3 wordt de input die is opgehaald tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten beschreven. In paragraaf 15.4 wordt het eindscenario beschreven en is een indicatieve verbeelding opgenomen.

Definitie

- We definiëren 'crossen' in dit scenario als de activiteiten die plaats vinden vanuit de gemotoriseerde sportverenigingen. Dat zijn de gemotoriseerde activiteiten van Motosport Vereniging Valkenswaard (MVV) en de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV).
- 'Maximaal faciliteren' definiëren we in dit scenario als het maximale, door deze twee verenigingen zelf gewenste, activiteitsniveau.

Gewenste activiteitsniveau NRV & MVV

Het gewenste activiteitsniveau van beide verenigingen is door de verenigingen voor deze rapportage aangeleverd. Aan de verenigingen is de vraag gesteld wat wenselijk zou zijn aan activiteiten in het geval dat er geen sprake zou zijn van een belemmering in gebruiksuren. Deze wensen zijn in onderstaande tabel figuur 15.1 en 15.2 weergegeven.

Gewenste gebruiksintensiteit rallycross

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Gemiddeld aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Aantal ronden per manche	Aantal ronden (= km)	
						Totaal	Per dag
Nationale en internationale kampioenschappen	6	2	65	7	4	21.840	1820
Clubkampioenschappen	12	1	60	7	4	20.160	1680
Vrije trainingsdagen	12	1	50	15	4	36.000	3000
Opleidingsdagen	24	1	15	10	2	7.200	300
Team testdagen	20	1	2	1	50	2.000	100
Test- en demodagen voor derden	12	1	20	1	20	4.800	400

Figuur 15.1 Gewenste activiteitsniveau NRV

Ten opzichte van de huidige situatie* is het verschil dat er:

- 12 dagen clubkampioenschappen extra zijn (die zijn er in de huidige situatie niet)
- 9 vrije trainingsdagen extra zijn (dat zijn er in de huidige situatie 3)

- 20 opleidingsdagen extra zijn (dat zijn er in de huidige situatie 4)
- 16 team testdagen zijn (dat zijn er in de huidige situatie 4)

*met huidige situatie wordt bedoeld de periode vóór covid-19

Gewenste gebruiksintensiteit motocross (MVV)

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Tijdsduur manche	Aantal crossuren per dag
Grand Prix voor motocross	1	2	240	3	30	360
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	2	200 (4 klassen van 50)	3	30	300
Eéndaagse wedstrijden (DMX, Enduro)	2	1	150 (3 klassen van 50)	2	30	150
Jeugdwedstrijd	1	1	280 (7 klassen van 40)	1	15	70
Trainingsdagen	35	2 per week	100	1	60	100
Testdagen terreinwagens (4 x 4)	8	1	40	1	240	160

Figuur 15.2 Gewenste activiteitsniveau MVV

*Ten opzichte van de huidige situatie**

is het verschil dat er:

- 8 dagen per jaar met terreinwagens (4x4) wordt gereden over het motocross terrein

15.1 Beleid

Toekomstvisie gemeente Valkenswaard

De toekomstvisie van de gemeente Valkenswaard is gebouwd op drie pijlers. Eén van de pijlers betreft sociale cohesie. Het faciliteren van Valkenswaardse verenigingen en versterking van het verenigingsleven past bij ambitie.

Natuur en landschap

De kaders zoals beschreven bij scenario 'Terrein omvormen naar natuur' (hoofdstuk 13) ten aanzien van wetgeving omtrent Natuurnetwerk Brabant, Natura2000, natuuronderzoek en het landschapsontwikkelingsplan zijn, bij eventuele herinrichting van het terrein, ook bij dit scenario van toepassing.

15.2 Opbrengst gezamenlijke bijeenkomsten

Alle scenario's zijn tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten besproken en nader uitgewerkt door de stakeholders zelf. Deze bijeenkomsten vonden na een zorgvuldige voorbereiding online plaats op 13 en 20 februari 2021. Het gehele verslag van deze twee bijeenkomsten is in bijlage 3 toegevoegd aan DEEL V van de rapportage. In DEEL II van de rapportage is een uitgebreide toelichting gegeven over het totale proces en in het bijzonder de werkwijze van deze twee online bijeenkomsten.

De belangrijkste conclusies uit de twee bijeenkomsten zijn in deze paragraaf beschreven. De inhoudelijke punten die het meest prominent naar voren kwamen en het breedst gedragen zijn, zijn middels een quote benoemd. Er wordt in een alinea een nadere toelichting gegeven over de duiding van die quote. Dit is een feitelijke beschrijving van de gezamenlijke mening en ideeën van de stakeholders.



Figuur 15.3 Visual Gezamenlijke bijeenkomst scenario Maximaal

- **'Communiceer duidelijk hoe verduurzaming plaats vindt'**

Bij een eventuele keuze voor dit scenario dient men duidelijk te communiceren hoe de verduurzaming plaats vindt, dit gaat niet van vandaag op morgen. Met andere woorden: stap voor stap naar verduurzaming.

- **'Stimuleren van geluidsreductie'**

Verenigingen moeten zich inspannen om de geluidsoverlast in te perken. Dit kan door te streven naar geluidsreductie en eisen op te leggen aan deelnemende voertuigen.

- **'Combineer ook met leisure activiteiten'**

Indien voor dit scenario wordt gekozen – en daarmee het activiteiten niveau wordt geïntensiveerd – betekent dat niet dat andere leisure activiteiten niet plaats kunnen vinden. Uitbreiding van leisure activiteiten is binnen de resterende ruimte in het plangebied nog mogelijk,

- **'Parkeren en ontsluiting zijn van belang'**

Bij intensivering van het activiteitsniveau dient ook de ontsluiting van het gebied én de parkeervoorziening daar op afgestemd te zijn.

- **'Duidelijke afspraken maken'**

Van belang zijn heldere afspraken in klare taal. Voor iedereen moet eenvoudig terug te vinden zijn welke activiteiten wanneer plaats vinden. Maak samen een jaarplanning. Bepaal in overleg met omwonenden wanneer er gecroost wordt en wanneer ook juist niet.

- **'Blijf in gesprek met elkaar'**

Blijf tijdens de gebruiksfase in gesprek met elkaar. De dialoog is van belang samen een toekomst te hebben en te houden.

- **'Toekomstbestendig en aantrekkelijk maken van het terrein'**

Het terrein moet aantrekkelijk worden voor bezoekers en deelnemers. Verduurzaming zorgt voor toekomstbestendigheid, dat maakt voor jongeren de moto- en rallycross aantrekkelijker. 'Leer jeugd op die manier naar de sport te kijken'

- **'Maak het gebied een plek waar je graag vertoeft'**

Zorg voor een aantrekkelijke ambiance, een plek waar naast sport ook gezelligheid is. Maak het mogelijk om voor clubleden ook een borrel te organiseren in de kantine van de vereniging.

- **'Gebruik het gebied efficiënter'**

Het gebied heeft meer mogelijkheden dan hoe het momenteel wordt gebruikt. Er is ruimte om meer activiteiten in het gebied op te nemen.

- **'Krachten bundelen die willen sporten: samenwerking'**

Door samenwerking tussen verenigingen en partijen is meer mogelijk. Denk onder andere door gebruik van elkaars faciliteiten, mogelijk ook meervoudig ruimtegebruik van een gebouw.

Conclusie gezamenlijke bijeenkomsten

Samenvattend is de conclusie dat de stakeholders gezamenlijk de mening delen dat er ingezet moet worden op geluidreductie, dat er heldere afspraken worden gemaakt of gebruik op welk moment, dat verenigingen in gesprek moeten blijven met elkaar én zeker ook met omwonenden. De dialoog methode tijdens de stakeholderbijeenkomst heeft dat inzicht vergroot.

Verder kwam ter sprake dat het gebied efficiënter kan worden gebruikt en gecombineerd met andere leisure activiteiten. Bij alle ontwikkelingen is ontsluiting en parkeren een belangrijk issue.

15.3 Eindscenario

'Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren'

Het gewenste activiteitsniveau van NRV en MVV (paragraaf 15.1) is gecombineerd met de ideeën zoals door de stakeholders aangedragen tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten (paragraaf 15.3) Het scenario is hiernaast in een indicatieve verbeelding weergegeven. Wanneer dit scenario wordt gekozen en vervolgens uitgewerkt wordt in een bestemmingsplan, zal verder ingezoomd worden op de planuitwerking en vindt verdere vaststelling van het activiteitsniveau plaats in combinatie met heldere afspraken met- en voor omwonenden.

Opmerking: Deze verbeelding is slechts een indicatieve weergave van hoe het terrein er uit zou kunnen zien bij een eventuele keuze van de gemeenteraad voor dit scenario.



100% DUIDELIJKE COMMUNICATIE MET DE OMGEVING

VERDUURZAMING ELEKTR SCH OP TERMIJN

TERUG DRINGEN GELUID dB

HAVEN!

WERKELIJKE BEHEFTE NETTO 8 UUR

SCENARIO 4:
MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSEN
MAXIMAAL FACILITEREN

VERSIE 30.04.2021

DISCLAIMER: DEZE AFBEELDING IS SLECHTS EEN INDICATIEVE VERBEELDING BEHOORENDE BIJ PROJECT TOEKOMST EURO CIRCUIT GEMEENTE VALKENSWAARD

16. Het combinatiescenario

Inleiding

Tijdens de twee gezamenlijke bijeenkomsten met stakeholders op 13 en 20 februari 2021 is geconstateerd dat er geen breed draagvlak bestaat voor een toekomstig gebied waarbij enkel één van de vier vooraf gedefinieerde scenario's wordt uitgewerkt. Wel is er breed draagvlak onder de deelnemende stakeholders voor een scenario waarbij elementen uit de 4 scenario's worden gecombineerd. Door de stakeholders is hiermee de wens uitgesproken voor een vijfde scenario. We noemen dit scenario in deze rapportage het combinatiescenario.

Definitie

Het scenario dat door stakeholders is ontwikkeld tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten.

16.1 Opbrengst gezamenlijke bijeenkomsten

Alle scenario's zijn tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten besproken en nader uitgewerkt door de stakeholders zelf. Deze bijeenkomsten vonden na een zorgvuldige voorbereiding online plaats op 13 en 20 februari 2021.

Het gehele verslag van deze twee bijeenkomsten is in bijlage 3 toegevoegd aan DEEL V van de rapportage. In DEEL II van de rapportage is een uitgebreide toelichting gegeven over het totale proces en in het bijzonder de werkwijze van deze twee online bijeenkomsten. De belangrijkste conclusies uit de twee bijeenkomsten zijn hieronder beschreven. De inhoudelijke punten die het meest prominent naar voren kwamen en het breedst gedragen zijn, zijn middels een quote benoemd. Er wordt in een alinea een nadere toelichting gegeven over de duiding van die quote. Dit is een feitelijke beschrijving van de gezamenlijke mening en ideeën van de stakeholders.

Zoals in de inleiding genoemd is tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten dit combinatiescenario ontstaan. Dit scenario is door de stakeholders zelf ingevuld.

- **'De route naar een gezamenlijke toekomst'**

Samenwerken moeten volgens de stakeholders het credo worden. Het is daarbij van belang heldere afspraken te maken met daarbij horende duidelijke communicatie, ook naar omwonenden en andere partijen. De stakeholders achten het wenselijk om tot een samenwerkingsverband te komen waarbij de partijen op en om het terrein gezamenlijk georganiseerd worden. Een structuur met periodieke dialoog met de omgeving zou daar volgens de stakeholders onderdeel vanuit moeten maken.

- **'Een voor een breed publiek toegankelijk centrum voor buitensporten'**

Zorg voor een open uitstraling van het gebied, maak het gebied aantrekkelijk en toegankelijk voor een breed publiek, voeg meer natuur toe (vergroening) en haal nieuwe duurzame buitensporten naar het gebied. Daar waar mogelijk niet afsluiten met hekken ten gunste van de open uitstraling. Een breed toegankelijk gebied zorgt voor een maatschappelijke meerwaarde, deze meerwaarde moet prevaleren boven financiële meerwaarde. Het gebied zet Valkenswaard verder op de kaart.

- **'Een duurzame toekomst voor mobiliteitssport met beperking van de overlast en toevoeging van natuur'**

Maak heldere realistische afspraken over verduurzaming van herriesport. Maak hiervoor langjarige afspraken over vermindering van geluidsoverlast en uitstoot en evalueer deze. Zet in op elektrificatie van de gemotoriseerde sporten. Zorg voor fysieke aanpassingen om geluidsoverlast te beperken. Zorg voor inpassing van meer natuur en voor vergroening. Dat maakt het gebied nog aantrekkelijker en veelzijdiger. Zorg voor nieuwe duurzame gebouwen met zonnedaken, onderzoek de mogelijkheid voor een geluidswal en/of geluidscherm.

- **'Oude en nieuwe verenigingen krijgen kansen'**

Het uitgangspunt is dat de bestaande verenigingen en sport behouden blijft. De gemotoriseerd behoudt de mogelijkheid om 8u/week te crossen, mits dit netto crosstijd wordt. Nieuwe verenigingen zijn welkom in het gebied, gebruik het terrein efficiënt, het meervoudig ruimtegebruik van nieuwe gebouwen biedt hiertoe extra kansen. Verenigingen zijn slagvaardiger door deze samenwerking.

- **'Creatieve aanvullende vrijetijdsfuncties zijn welkom'**

Om het gebied aantrekkelijker te maken voor een bredere doelgroep zijn aanvullende vrijetijdsfuncties welkom. De stakeholders hebben los van elkaar mogelijke uitbreiding van leisure functies genoemd. Denk hierbij aan educatie, kunst en cultuur. Mogelijk kan dit ook in combinatie met gebouwen voor de buitensporten in de vorm van meervoudig ruimtegebruik. Culturele toevoeging is ook voorstelbaar in de vorm van evenementen. Hierna zijn een aantal mogelijkheden opgesomd, niet limitatief: klimbos, klimpark, wandelpaden, mountainbike route, speelbos en paintball. Een binnenspeeltuin, fietsverhuur en een klimtoren, een kleinschalige horecavoorziening en ruimten voor tentoonstellingen (kunst en cultuur).

- **'Bied duidelijkheid voor omwonenden over de tijden van gebruik d.m.v. activiteiten kalender'**

Zorg voor duidelijke afspraken voor omwonenden. Wat is toegestaan op welke momenten. Zorg ervoor dat deze afspraken voor iedereen toegankelijk zijn. Verder zijn alle activiteiten inzichtelijk op een gezamenlijke kalender. (beheer bijvoorbeeld door coöperatie).

- **'Bereikbaarheid, parkeren en onderhoud aan infra zijn van belang'**

Zorg voor goede bereikbaarheid, voldoende parkeerplaatsen zodat overlast wordt beperkt, vang bij pieken (evenementen) in het omliggende gebied de parkeerdruk op. Houdt het gebied aantrekkelijk en veilig door voldoende onderhoud aan de ontsluiting en de parkeervoorziening.

Conclusie gezamenlijke bijeenkomsten

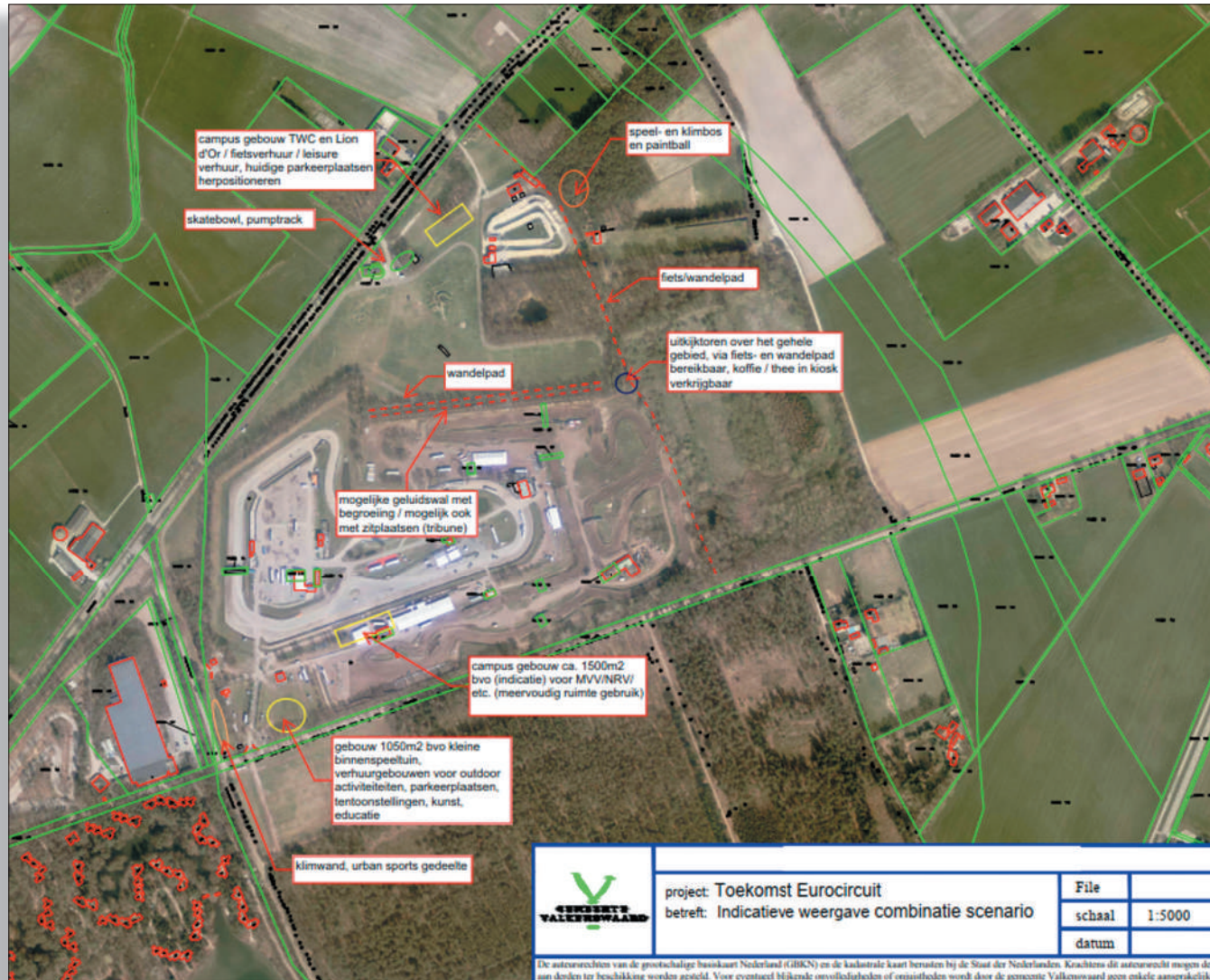
Samenvattend is de conclusie dat de stakeholders gezamenlijk de mening delen:

- o Dat er kansen liggen voor een vernieuwd gebied waarbij de bestaande buitensport activiteiten (incl. herriesport) worden gehandhaafd.
- o Gedeeld wordt dat de gemotoriseerde sport de 8u per week houdt, maar dan in netto tijd. Uitbreiding van uren wordt niet gedragen en is ook niet nodig volgens de twee gemotoriseerde verenigingen.
- o Daarbij zien de stakeholders ruimte voor een proportionele aanvulling met vrijetijdsfuncties die passen bij de huidige activiteiten op het terrein.
- o Door het terrein meer open te stellen en meer natuur in te passen op het terrein wordt het terrein toegankelijker en verbetert de kwaliteit in de uitstraling.
- o Idealiter zijn de verenigingen en niet commerciële exploitanten straks onderdeel van een overkoepelend orgaan, bijvoorbeeld in de vorm van een coöperatie.
- o Van belang is dat er helder afspraken komen over wanneer er herriesport plaats vindt en onder welke voorwaarden én dat uitstoot en geluidshinder worden verminderd. Zorg nadrukkelijk voor deze verduurzaming van herriesport en zorg voor fysieke aanpassingen zodat de overlast minder wordt. De verduurzaming zorgt voor een aantrekkelijk toekomstbestendig gebied.
- o Openheid, toegankelijkheid voor een breder publiek is noodzakelijk voor een breder draagvlak. Aandacht voor ontsluiting, parkeren en veiligheid zijn ook bij dit scenario terugkomende issues.

16.2 Eindscenario

'Het combinatiescenario'

Het combinatiescenario is geen afgebakend of uitgekristalliseerd plan. Het betreft een door de stakeholders gedragen idee om tot een combinatie van de vier scenario's te komen. In DEEL IV van de rapportage worden alle vijf de scenario's beoordeeld op een aantal beoordelingscriteria. Om ook dit scenario op quickscan niveau te kunnen beoordelen is een indicatief conceptplan opgesteld, op basis van de conclusie van de stakeholderbijeenkomsten over dit scenario. Dit is nadrukkelijk geen uitgewerkt plan maar een indicatieve vertaling van hoe dit scenario eruit zou kunnen komen te zien, om quickscan beoordeling mogelijk te maken. Op de volgende pagina's is in een tabel en in een verbeelding het indicatieve conceptplan uitgewerkt.



Afbeelding 16.1 Verbeelding indicatief conceptplan combinatiescenario

	project	toekomstplan Eurocircuit			
	betreft	uitgangspunt voor quick-scan combi scenario			
	datum	24-03-2021			
Functieaanduiding	maximaal bebouwd oppervlak gebouwen (m2 bvo)	bezoekers op jaarbasis	motorvoertuing-bewegingen per jaar (mvt/jr)	toelichting	
huidige functies:					
Autocircuit (NRV)	1143	is nul situatie			
Motorcircuit (MVV)	714	is nul situatie			
Wielersbaan (TWC Kempen)	312	is nul situatie			
BMX Lion d'Or	833	is nul situatie		LET OP! Verhoging start schot maakt internationale wedstrijden mogelijk, dan meer toeschouwers én verkeersbeweging --> zie opgave Lion d'Or	
PHV 'de verdediger'	153	is nul situatie			
het Gilde	nvt	is nul situatie		gebouw is opgenomen in ontwerp bestemmingsplan buitengebied 2 en vergund	

Figuur 16.1 Tabel indicatief conceptplan combinatiescenario

uitbreiding functies leisure gebied:				
outdoor leisure activiteiten zoals: klimpark, freerunning parcours, urban sports area, wandelbos (met gps tracks), speelbos, paintball	0	10.000 - 50.000	7.500 - 37.500	inschatting bezoekers door ZKA met piek in zomermaanden (want buiten) [Uitgangspunt 0% OV (slecht bereikbaar) 25% fiets en 75% met de auto (gemiddelde bezetting 2 bezoekers)] Aantal motorvoertuigbewegingen per jaar ligt tussen 7.500 en 37.500.
ruimten voor tentoonstellingen (kunst) 150m2 ook te gebruiken voor educatie ruimte (bijvoorbeeld: veilig verkeer cursussen), kleinschalige horeca (100m2)	250	15.000	11250	inschatting bezoekers per dag gemiddeld: 20 voor educatie, 20 voor tentoonstellingen, 100 voor kleinschalige horeca: totaal 140/dag (51.100/jaar) uitgangspunt voertuig bezetting auto met 2 bezoekers, 75% auto, 25% fiets (grotendeels zijn bezoekers er al vanwege andere activiteiten, dus niet specifiek voor horeca)
Indoor leisure activiteiten zoals: kleine binnenspeeltuin, verhuurgebouwen voor outdoor leisure, fietsverhuur. Klimtoren incl. mogelijkheid tot abseilen	800	10.000 - 50.000	7.500 - 37.500	inschatting bezoekers binnenspeeltuin, outdoor leisure, fietsverhuur, klimtoeren etc. o.b.v. ervaringscijfers ZKA
overige functies				
Totaal	4205		11250	

Het scenario is hiernaast in een indicatieve verbeelding weergegeven. Wanneer de gemeenteraad dit scenario kiest, zal dit scenario in een concreet plan nader uitgewerkt moeten worden. Vervolgens dienen de verouderde milieuvergunningen geactualiseerd te worden en dient een bijpassend bestemmingsplan te worden opgesteld en voorzien te worden van heldere en duidelijke handhaafbare kaders.

Opmerking: Deze verbeelding is slechts een indicatieve weergave van hoe het terrein er uit zou kunnen zien bij een eventuele keuze van de gemeenteraad voor dit scenario.



SCENARIO 5:
HET
COMBINATIESCENARIO

VERSIE 30.04.2021

DISCLAIMER: DEZE AFBEELDING IS SLECHTS EEN INDICATIEVE VERBEELDING BEHORENDE BIJ PROJECT TOEKOMST EUROCIRCUIT GEMEENTE VALKENSWAARD

- SAMEN ORGANISEREN**
- KALENDER**
- 100% DUIDELIJKE COMMUNICATIE MET DE OMGEVING**
- VERDUURZAMING ELEKTRISCH OP TERMIJN**
- TERUG DRINGEN GELUID** **dB**
- HAVEN!**
- WERKELIJKE BEHEFTE NETTO 8 uur**

DEEL IV BEOORDELING SCENARIO'S

17. Werkwijze beoordeling scenario's

17.1 Inleiding

In dit vierde deel van de rapportage zijn de vijf in DEEL III beschreven scenario's beoordeeld. De beoordeling heeft plaats gevonden op quickscanniveau. Hiermee bedoelen we dat de effecten van de eventuele keuze van ieder scenario op hoofdlijnen inzichtelijk zijn gemaakt. De vijf scenario's zijn aan de hand van negen beoordelingscriteria beoordeeld. De effecten van negen beoordelingscriteria geven een goed en breed beeld van de effecten van ieder scenario. Passend bij de fase waarin dit project zich bevindt, ontstaat een inzicht in de voor- en nadelen van ieder scenario op negen onderwerpen.

De beoordelingscriteria zijn:

1. Positionering
2. Maatschappelijke effecten
3. Omgevingseffecten
4. Effecten ruimtelijke ordening
5. Juridische effecten
6. Financiële effecten
7. Ecologische effecten (natuur)
8. Effecten energie en afval
9. Verkeerskundige effecten

Een aantal van de negen bovenstaande beoordelingscriteria bestaat uit een aantal onderdelen. Zoals duidelijk zal worden in de volgende paragrafen is dit bij enkele beoordelingscriteria van toepassing, dit noemen we dan de zogenaamde 'subcriteria'. Zo bestaat bijvoorbeeld beoordelingscriterium 3 'Omgevingseffecten' uit de subcriteria 'Stikstof', 'Geluid' en 'Luchtkwaliteit'.

17.2 Methode

In de negen paragrafen van hoofdstuk 18 - één paragraaf per beoordelingscriterium - is toegelicht hoe ieder beoordelingscriterium gedefinieerd is. Daarnaast is toegelicht hoe de effecten op quickscanniveau in kaart zijn gebracht voor dat criterium. Tot slot is per paragraaf in een tabel geconcludeerd hoe de vijf scenario's - ten opzichte van elkaar - scoren. Hierdoor ontstaat inzicht welke scenario's het beste en het minste scoren, met betrekking tot het betreffende beoordelingscriterium. Het beoordelen van de scenario's ten opzichte van elkaar noemen we ook wel 'relatieve beoordeling'. In de tabellen per beoordelingscriterium is dit verbeeld door de vijf scenario's te voorzien van een scoring. In figuur 17.1 is toegelicht hoe die tabellen gelezen dienen te worden. Opmerking: (Donker)rood als score betekent niet dat het scenario niet mogelijk is i.r.t. het betreffende beoordelingscriterium en groen betekent ook niet dat het per definitie wel mogelijk is. Het gaat om relatieve beoordeling zoals hieronder nader toegelicht. Wanneer een scenario niet mogelijk is op basis van het betreffende beoordelingscriterium, is dat tekstueel in de betreffende paragraaf toegelicht.

--	-	0	+	++
Het scenario scoort minder dan de scenario's met een beoordeling -, 0, + of ++ beoordeling	Het scenario scoort beter dan het scenario met een --beoordeling, maar scoort minder dan de scenario's met een 0, + en ++ beoordeling	Het scenario scoort beter dan de scenario's met een -- en -, maar scoort minder dan de scenario's met een + en ++	Het scenario scoort beter dan de scenario's met een --, - en 0, maar scoort minder dan het scenario met een ++ beoordeling	Het scenario scoort beter dan de scenario's met de beoordeling --, -, 0 en + beoordeling

Figuur 17.1 Toelichting scoringstabel

In hoofdstuk 19 is samenvattend in tabelvorm de integrale beoordeling van de vijf scenario's getoond. Hierdoor is inzicht en overzicht ontstaan welke scenario's op welke beoordelingscriteria goed en minder goed scoren. De negen beoordelingscriteria zijn in deze rapportage gelijkwaardig. In deze rapportage is niet gewogen welk beoordelingscriterium belangrijker is dan de andere. De gemeenteraad kan het inzicht in de feitelijke effecten dat dit DEEL IV van de rapportage biedt, meenemen in haar afweging voor de eventuele keuze van een scenario.

18. Beoordeling scenario's

In de hierop volgende negen paragrafen zijn de vijf scenario's beoordeeld op basis van de negen beoordelingscriteria.

18.1 Positionering

Definitie en beoordeling

Het eerste beoordelingscriterium is positionering. We definiëren het beoordelingscriterium positionering als 'In hoeverre past ieder scenario bij de Toekomstvisie Valkenswaard?' In figuur 18.1 tabel zijn de vijf scenario's beoordeeld aan de hand van de relevante doelen uit de Toekomstvisie Valkenswaard.

Toekomstvisie 2030	Scenario 1: Terrein omvormen tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vaststellen in nieuw bestemmingsplan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren	Scenario 5: Het combinatiescenario
In 2030 zullen bestaande evenementen zijn doorontwikkeld, soms zijn ze vervangen door nieuwe.	Oordeel: -- Toelichting: Deze optie kent zeer weinig tot geen mogelijkheden voor evenementen.	Oordeel: + Toelichting: Deze optie biedt mogelijkheden voor het faciliteren van (nieuwe) evenementen. Echter, als deze herriesportgerelateerd zijn met consequenties voor milieunormen, dan zijn deze mogelijkheden wellicht beperkt.	Oordeel: ++ Toelichting: Deze optie biedt mogelijkheden voor het faciliteren van (nieuwe) evenementen, afhankelijk van de inrichting van het gebied, met een nieuw concept.	Oordeel: + Toelichting: Deze optie biedt mogelijkheden voor het faciliteren van (nieuwe) evenementen. Echter, als deze herriesportgerelateerd zijn met consequenties voor milieunormen, dan zijn deze mogelijkheden wellicht beperkt.	Oordeel: + Toelichting: Deze optie biedt mogelijkheden voor het faciliteren van (nieuwe) evenementen. Het karakter van e-racing biedt mogelijk een nieuwe markt/doelgroep.
Belangrijk is dat er voortdurend ruimte is voor het ontplooiën van nieuwe initiatieven die aansluiten bij het levendige Bourgondische karakter van onze gemeente.	Oordeel: -- Toelichting: Deze optie kent zeer weinig tot geen mogelijkheden voor evenementen.	Oordeel: -- Toelichting: De evenementen zullen herriesportgerelateerd zijn en niet in dit karakter passen.	Oordeel: + Toelichting: Deze optie biedt de mogelijkheid voor nieuwe voorzieningen op dit gebied, afhankelijk van het gekozen concept.	Oordeel: -- Toelichting: De evenementen zullen herriesportgerelateerd zijn en niet in dit karakter passen.	Oordeel: + Toelichting: Evenementen op het Eurocircuit hebben niet het karakter van 'levendig Bourgondisch'. Mochten er andere evenementen worden georganiseerd, dan kan hier mogelijk wel een raakvlak ontstaan.
We zoeken in de evenementen ook meer verbinding met onze eigen wortels en inwoners.	Oordeel: - Toelichting: In principe sluit dit niet aan, hoewel er mogelijkheden zijn om dergelijke elementen te verwerken in een natuurgebied. Denk aan straatmeubilair.	Oordeel: + Toelichting: Het Eurocircuit heeft een (bekende) historie in Valkenswaard. Mogelijk zijn evenementen hieraan te koppelen, afhankelijk van het concept.	Oordeel: + Toelichting: Deze optie biedt de mogelijkheden hiertoe, afhankelijk van het gekozen concept.	Oordeel: + Toelichting: Het Eurocircuit heeft een (bekende) historie in Valkenswaard. Mogelijk zijn evenementen hieraan te koppelen, afhankelijk van het concept.	Oordeel: + Toelichting: Het Eurocircuit heeft een (bekende) historie in Valkenswaard. Mogelijk zijn evenementen hieraan te koppelen, afhankelijk van het concept. Dit scenario biedt wel meer ruimte om hier vorm aan te geven.
Cultuurhistorische elementen, zoals de valkerij en de sigarenindustrie, zijn daarbij herkenbare elementen geworden in de openbare ruimte.	Oordeel: + Toelichting: Er zijn mogelijkheden om dergelijke elementen te verwerken in een natuurgebied. Denk aan bankjes.	Oordeel: - Toelichting: Hiervoor is het noodzakelijk dat er grootschalig werkzaamheden op het Eurocircuit plaatsvinden, om deze koppeling te maken. Het Eurocircuit heeft een historie in Valkenswaard, maar de link met cultuurhistorie is echter beperkt. Deze elementen zijn niet zichtbaar op het terrein.	Oordeel: ++ Toelichting: Aangezien het een nieuwe gebiedsontwikkeling betreft, is er volop ruimte om hier invulling aan te geven.	Oordeel: - Toelichting: Hiervoor is het noodzakelijk dat er grootschalig werkzaamheden op het Eurocircuit plaatsvinden, om deze koppeling te maken. Het Eurocircuit heeft een historie in Valkenswaard, maar de link met cultuurhistorie is echter beperkt. Deze elementen zijn niet zichtbaar op het terrein.	Oordeel: +/- Toelichting: Hiervoor is het noodzakelijk dat er grootschalig werkzaamheden op het Eurocircuit plaatsvinden, om deze koppeling te maken. Het Eurocircuit heeft een historie in Valkenswaard, maar de link met cultuurhistorie is echter beperkt. Deze elementen zijn niet zichtbaar op het terrein.

Figuur 18.1 Toelichting beoordeling scenario's m.b.t. beoordelingscriterium 'Positionering'

Musea maken gebruik van moderne technologieën die aansluiten bij de beleving van de bezoeker.	Oordeel: +/- Toelichting: Hier liggen kansen om dit te integreren voor extensieve recreanten, maar dit zal kleinschalig zijn.	Oordeel: + Toelichting: Dit is mogelijk in principe, maar dit vraagt wel om een duidelijke keuze hiervoor van de exploitant. Door beperking van de activiteiten, ontstaat er wel een positieve prikkel voor deze categorie.	Oordeel: ++ Toelichting: Aangezien het een nieuwe gebiedsontwikkeling betreft, is er volop ruimte om hier invulling aan te geven.	Oordeel: -- Toelichting: Dit is mogelijk in principe, maar door activiteiten zo maximaal mogelijk te faciliteren, ontbreekt een prikkel voor deze ontwikkelingen.	Oordeel: ++ Toelichting: Hier liggen kansen om dit grootschalig te integreren bij e-racing.
De recreatieve voorzieningen kennen een goede mix tussen dag en verblijfrecreatie, hoogwaardigheid en laagdrempeligheid, en veetzijdigheid, en kleinschaligheid, en tussen extensief (wandelen en fietsen in de natuur) en intensief (zwemmen, wellness, sport, outdoor).	Oordeel: + Toelichting: Deze optie biedt een aantrekkelijke mogelijkheid voor extensieve recreatie in Valkenswaard. Echter; deze gebieden zijn al deels aanwezig in Valkenswaard, dus de mate van onderscheidendheid is beperkt.	Oordeel: - Toelichting: Het Eurocircuit past niet in deze mix, omdat lawaaisport niet het karakter heeft van recreatie in een groene omgeving. Door beperking van het gebruik is dit effect wel minder dan bij scenario 4. De fietssport heeft wel een positieve link met deze ambitie.	Oordeel: ++ Toelichting: Deze optie biedt een goede aanvulling op het recreatieprofiel van Valkenswaard doordat er een voorziening wordt toegevoegd die momenteel ontbreekt.	Oordeel: -- Toelichting: Het Eurocircuit past niet in deze mix, omdat lawaaisport niet het karakter heeft van recreatie in een groene omgeving. Dit geldt wel voor fietssport.	Oordeel: + Toelichting: Deze optie biedt kansen om een mix te maken tussen deze elementen, afhankelijk van het te kiezen concept.
Daarbij kent Valkenswaard een zeer groene omgeving waar onder andere een grensoverschrijdende samenwerking met België bestaat.	Oordeel: ++ Toelichting: Deze optie past zeer goed in het streven rondom de ontwikkeling van de BGTS De Grootte Heide.	Oordeel: - Toelichting: Lawaaisport op het Eurocircuit past niet bij het groene profiel dat Valkenswaard wil uitstralen. Door beperking van het gebruik is dit effect wel minder dan bij scenario 4.	Oordeel: + Toelichting: Deze optie kan gebruik maken van de groene omgeving, de aanvulling hierop is afhankelijk van het concept.	Oordeel: -- Toelichting: Lawaaisport op het Eurocircuit past niet bij het groene profiel dat Valkenswaard wil uitstralen.	Oordeel: +/- Toelichting: Motorsport op het Eurocircuit past niet bij het groene profiel dat Valkenswaard wil uitstralen. Door beperking van het gebruik is dit effect wel minder dan bij scenario 3 en 4.
Deze groene omgeving is erg aantrekkelijk voor de toerist en recreant.	Oordeel: ++ Toelichting: Deze optie biedt een goede aanvulling op deze ambitie.	Oordeel: - Toelichting: Lawaaisport kan een negatief effect hebben op toerisme en recreatie. Fietssport kan mogelijk aantrekkelijk zijn voor recreanten.	Oordeel: ++ Toelichting: Deze optie kan gebruik maken van de groene omgeving, afhankelijk van het concept biedt dit een aanvulling op de huidige voorzieningen.	Oordeel: -- Toelichting: Lawaaisport kan een negatief effect hebben op toerisme en recreatie. Fietssport kan mogelijk aantrekkelijk zijn voor recreanten.	Oordeel: +/- Toelichting: Motorsport op het Eurocircuit past niet bij het groene profiel dat Valkenswaard wil uitstralen. Door beperking van het gebruik is dit effect wel minder dan bij scenario 3 en 4. Fietssport kan mogelijk aantrekkelijk zijn voor recreanten.
Naast overmachtingsmogelijkheden zijn er vele activiteiten mogelijk in het groen. Niet alleen fietsen, wandelen en paardrijden, maar ook GPS tracking en wellness. Daarbij staan technologische hulpmiddelen ter beschikking.	Oordeel: +/- Toelichting: In deze optie zijn er in beperkte mate mogelijkheden.	Oordeel: -- Toelichting: De lawaaisportactiviteiten van het Eurocircuit passen niet in de groene omgeving, met een uitzondering op fietssport.	Oordeel: ++ Toelichting: Deze optie biedt een goede aanvulling op het recreatieprofiel van Valkenswaard doordat er een voorziening wordt toegevoegd die momenteel ontbreekt.	Oordeel: -- Toelichting: De lawaaisportactiviteiten van het Eurocircuit passen niet in de groene omgeving, met een uitzondering op fietssport.	Oordeel: +/- Toelichting: Motorsport op het Eurocircuit past niet bij het groene profiel dat Valkenswaard wil uitstralen. Door beperking van het gebruik is dit effect wel minder dan bij scenario 3 en 4. Fietssport kan mogelijk aantrekkelijk zijn voor recreanten.

De aanwezige voorzieningen in het groen staan altijd in balans met de ecologische waarden van het gebied.	Oordeel: ++ Toelichting: Deze optie is het meest positief voor de ecologische waarden van het gebied en biedt een versterking hiervan.	Oordeel: -- Toelichting: Deze optie staat niet in balans met de ecologische waarden, bijv. op het gebied van geluid en uitstoot (stikstof). Hoewel het effect bij scenario 4 groter is, blijft dit effect aanzienlijk.	Oordeel: +/- Toelichting: Deze optie biedt naar verwachting een betere balans dan de huidige situatie, maar geeft alsnog een belasting. Bijvoorbeeld door verkeersstromen. Hier zal een compensatie moeten plaatsvinden,	Oordeel: -- Toelichting: Deze optie staat niet in balans met de ecologische waarden, bijv. op het gebied van geluid en uitstoot (stikstof).	Oordeel: +/- Toelichting: Dit is geheel afhankelijk van het te kiezen concept, hoewel de verwachting is dat ook e-sport (incl. bezoekers) een impact heeft op de ecologische waarden van het gebied.
Duurzaamheid is hierbij een aspect dat een steeds prominere rol zal krijgen.	Oordeel: ++ Toelichting: Deze optie is het meest positief voor de duurzaamheidsambities omdat de vervuilinge lawaaisport verdwijnt. Het past daarnaast in de (inter)nationale ambitie om meer bos aan te leggen.	Oordeel: - Toelichting: Deze optie past niet in de ambitie om duurzamer te worden, tenzij er wordt overgestapt naar e-racing en dit wordt doorgevoerd in het vastgoed en evenementen. Beperking van de mogelijkheden heeft hier een positieve effect op.	Oordeel: + Toelichting: Aangezien het een nieuwe gebiedsontwikkeling betreft, is er volop ruimte om hier invulling aan te geven. Dit is wel afhankelijk van het gekozen concept. Er zijn mogelijkheden om Valkenswaard (positief) te onderscheiden op dit gebied. Daar moet dan echter wel een bewuste keuze voor worden gemaakt.	Oordeel: -- Toelichting: Deze optie past niet in de ambitie om duurzamer te worden, tenzij er wordt overgestapt naar e-racing en dit wordt doorgevoerd in het vastgoed en evenementen. Het ruimer maken van de mogelijkheden heeft hier een negatieve effect op.	Oordeel: + Toelichting: Deze past in de ambitie om duurzamer te worden door de overstap naar e-racing. Daarbij is het wel zaak dit ook door te voeren in het vastgoed en evenementen.
De combinatie van een bruisend centrum en groene omgeving zijn zowel voor de bewoner als de bezoeker enorm interessant (dagrecreatie en meerdaags verblijf).	Oordeel: +/- Toelichting: Deze optie draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Valkenswaard voor toeristen en recreanten, maar omdat het extensieve recreatie betreft zal de uitwisseling beperkt zijn.	Oordeel: - Toelichting: Bij deze optie lijkt er geen sprake te zijn van (grootschalige) uitwisseling van bezoekers tussen het centrum en het Eurocircuit.	Oordeel: ++ Toelichting: Deze optie biedt een goede aanvulling op het recreatieprofiel van Valkenswaard doordat er een voorziening wordt toegevoegd die momenteel ontbreekt.	Oordeel: + Toelichting: Bij deze zijn er door de grootschaligheid meer kansen voor uitwisseling van bezoekers tussen het centrum en het Eurocircuit.	Oordeel: + Toelichting: Bij deze zijn er door de grootschaligheid meer kansen voor uitwisseling van bezoekers tussen het centrum en het Eurocircuit.
Conclusies:	De gemeente Valkenswaard wil zich positioneren als groene gemeente in de Brainportregio met actieve leisure. Het scenario waarbij het terrein wordt omgevormd tot natuur, draagt bij aan het imago van een groene gemeente. Echter, de mogelijkheden voor evenementen/actieve leisure zijn in dit scenario beperkt. De bijdrage aan het imago rondom actieve leisure, is er daarom ook beperkt. Daarnaast heeft een natuurgebied op zichzelf geen onderscheidende waarde. Een groter geheel (De Grootte Heide) ultiem wel.	De gemeente Valkenswaard wil zich positioneren als groene gemeente in de Brainportregio met actieve leisure. Het scenario waarbij het huidige legaal gebruik wordt vastgelegd in een bestemmingsplan, past hier niet bij. Echter, wanneer ingrijpende keuzes worden gemaakt ten aanzien van e-racing, verduurzaming, etc. kan deze invloed op de positionering worden geneutraliseerd. Daarbij ligt er met name een kans voor de fietssport om de verbinding te maken met het actieve leisure karakter.	De gemeente Valkenswaard wil zich positioneren als groene gemeente in de Brainportregio met actieve leisure. Het scenario waarbij het huidige terrein wordt omgevormd tot een leisurezone, zorgt voor een onderscheidende toevoeging aan het profiel van Valkenswaard. Hierbij is het wel noodzakelijk dat een bewuste keuze wordt gemaakt voor een concept dat aansluit op dit profiel, om dit effect ook daadwerkelijk waar te kunnen maken. Dit scenario biedt daartoe de mogelijkheid en heeft daarom de grootste potentie beredeneerd vanuit de Toekomstvisie.	De gemeente Valkenswaard wil zich positioneren als groene gemeente in de Brainportregio met actieve leisure. Het scenario waarbij het crossen maximaal wordt gefaciliteerd, doet grote afbreuk aan dit imago. Het scenario is negatief voor het groene imago en heeft geen innovatief karakter dat juist bij de Brainportregio zou passen.	De gemeente Valkenswaard wil zich positioneren als groene gemeente in de Brainportregio met actieve leisure. Het scenario waarbij wordt ingezet op e-racing past niet geheel in dat gewenste beeld. Anderzijds kan de keuze voor e-sport wel van meerwaarde zijn gelet op het innovatieve karakter van de Brainportregio. Hierover dienen dan wel harde afspraken te worden gemaakt om dit effect te realiseren om ook de natuurbalans te realiseren.
Eindoordeel	Oordeel: +/-	Oordeel: -	Oordeel: ++	Oordeel: --	Oordeel: +

		Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmings- plan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Maximaal faciliteren gebruik t.b.v. crossen	Scenario 5: Het combinatie scenario
Beoordelingscriterium	Subcriterium					
1. Positionering	2.1 Toetsing Toekomstvisie	0	-	++	--	+

Figuur 18.2 Relatieve beoordeling scenario's m.b.t. beoordelingscriterium 'Positionering'

Conclusie

Zoals uit de voorgaande beoordeling blijkt, past scenario 3 het beste bij de Toekomstvisie Valkenswaard. Daarom is in onderstaande tabel de score ++ in donkergroen weergegeven voor dat scenario. Dit scenario scoort dus het beste op dit beoordelingscriterium. Scenario 5 past, na scenario 4, het beste bij de Toekomstvisie. Daarom heeft dit scenario de score + in lichtgroen gekregen. Na scenario 3 en scenario 5 scoort vervolgens scenario 1 het beste. Dit scenario heeft daarom de score 0 gekregen, in geel weergegeven. Tot slot scoort scenario 2 minder en scenario 4 het minst, op dit beoordelingscriterium positionering.

18.2 Maatschappelijke effecten

Definitie en beoordeling

Het tweede beoordelingscriterium is maatschappelijke effecten. De beoordeling van de scenario's in relatie tot dit onderwerp is door extern adviesbureau ZKA Leisure Consultants uitgevoerd. De volledige rapportage is bijgevoegd in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek. In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies beschreven. ZKA heeft de beoordeling van het criterium maatschappelijke effecten gedefinieerd als het vaststellen van de maatschappelijke meerwaarde.

Daarbij hebben ze drie subcriteria gehanteerd waarmee ze de scenario's hebben beoordeeld:

1. Economische waarde

Hoeveel bestedingen en werkgelegenheid generen gebruikers en bezoekers jaarlijks?

2. Gebruikswaarde

Wie maken er regulier gebruik van het Eurocircuitterrein, hoe vaak, wanneer en welke publieksevenementen vinden er plaats (en met hoeveel bezoekers)?

3. Maatschappelijke waarde

Waaruit bestaan de maatschappelijk effecten van het Eurocircuitterrein: Hoeveel bezoekers trekt het, voor wie levert dit een positieve waarde op? (bezoekers/verenigingen/omwonenden) en leidt dit tot neveneffecten voor omwonenden of andere betrokkenen in Valkenswaard?

De onderbouwing van de hiernavolgende conclusies van ZKA zijn te vinden in het rapport van ZKA zoals bijgevoegd in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek. Hieronder is per subcriterium de conclusie van ZKA weergegeven of omschreven.

1. Economische waarde

Uit de analyse van de economische waarde per scenario kunnen we een aantal conclusies trekken:

- De economische waarde per scenario verschilt sterk. Daarbij kan het zijn dat omvorming tot een andere bestemming een hogere economische waarde oplevert. Het combinatiescenario levert per jaar enkele tonnen tot circa 2,5 miljoen meer bestedingen op dan in de huidige situatie;
- De grootste economische waarde ontstaat bij het omvormen van het huidige terrein tot leisurezone met een recreatiepark met vakantiewoningen (derde scenario). Hier ontstaan vanwege de omvang van het terrein een groot park met honderdduizenden overnachtingen extra. De bestedingen nemen toe met miljoenen euro's per jaar, afhankelijk van de omvang en dichtheid van verblijfsaccommodaties. Deze logiesgasten zorgen ook voor dagbezoeken in de omgeving. De lokale middenstand profiteert bij dit scenario het meest. De haalbaarheid van dit scenario is echter de vraag gezien het omvangrijke aanbod hiervan in de regio (en zelfs in de nabijheid van het circuit);
- De laagste economische waarde ontstaat bij het omvormen van het terrein tot natuurgebied. Vanwege de beperkte omvang levert dit een beperkt aantal bezoekers en € 100.000 - € 150.000 aan bestedingen per jaar op. De economische waarde ten opzichte van het huidige gebruik daalt hier het sterkst.
- Het scenario 'maximaal faciliteren' levert de meeste bezoeken aan het circuit zelf op. Het aantal bezoeken aan het circuit groeit met 37.500 ten opzichte van de huidige situatie (huidig: ca. 32.500). Met name voor de autorallysport levert dit scenario meer (internationale) wedstrijden en evenementen op. De toegenomen economische waarde bestaat met name uit entree- en deelnamegelden voor evenementen.

2. Gebruikswaarde

MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN	OMVORMEN TERREIN TOT NATUUR	HUIDIG FEITELIJK LEGAAL GEBRUIK VASTLEGGEN IN NIEUW BESTEMMINGSPLAN	OMVORMEN TERREIN TOT LEISURE ZONE	MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSEN MAXIMAAL FACILITEREN	COMBINATIE-SCENARIO
AANTAL UNIEKE GEBRUIKERS	STIJGT	BLIJFT GELIJK	STIJGT	STIJGT IETS	STIJGT
GEBRUIKSINTENSITEIT PER GEBRUIKER	DAALT	BLIJFT GELIJK	DAALT	STIJGT IETS	DAALT IETS
AANDEEL GEBRUIKERS EIGEN INWONERS	STIJGT	BLIJFT GELIJK	DAALT	BLIJFT GELIJK	STIJGT
PROFIJT LOKALE MIDDENSTAND	DAALT	BLIJFT GELIJK	STIJGT	STIJGT IETS	STIJGT IETS
CONCLUSIE GEBRUIKSWAARDE	+/-	+/-	+/-	+	+

Figuur 18.3 Conclusie ZKA subcriterium 2 gebruikswaarde

3. Maatschappelijke waarde

MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN	OMVORMEN TERREIN TOT NATUUR	HUIDIG FEITELIJK LEGAAL GEBRUIK VASTLEGGEN IN NIEUW BESTEMMINGSPLAN	OMVORMEN TERREIN TOT LEISURE ZONE	MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSEN MAXIMAAL FACILITEREN	COMBINATIE-SCENARIO
POSITIEVE MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN	WORDEN VERKLEIND	BLIJVEN GELIJK	WORDEN VERGROOT	BLIJVEN GELIJK	WORDEN STERK VERGROOT
NEGATIEVE MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN	WORDEN STERK VERKLEIND	BLIJVEN GELIJK	BLIJVEN GELIJK	WORDEN VERGROOT	BLIJVEN GELIJK
CONCLUSIE MAATSCHAPPELIJKE WAARDE	+ / +/-	+/-	+ / +/-	-	+

Figuur 18.4 Conclusie ZKA subcriterium 3 maatschappelijke waarde

		Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmings- plan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Maximaal faciliteren gebruik t.b.v. crossen	Scenario 5: Het combinatie scenario
Beoordelings- criterium	Subcriterium					
2. Maatschappelijke effecten		0	0*	0/+**	0	+
	1.1 Gebruikswaarde	0	0	0	+	+
	1.2 Economische waarde	-	0	+	+	+
	1.3 Maatschappelijke waarde	0+	0	0	-	+
* ZKA heeft de andere 4 scenario's beoordeeld t.o.v. dit scenario voor het criterium maatschappelijke effecten						
** Volgens ZKA Leisure Consultants hangt de beoordeling van dit scenario af van de exacte uitwerking van de leisurezone						

Figuur 18.5 Relatieve beoordeling scenario's m.b.t. beoordelingscriterium 'Maatschappelijke effecten'

Conclusie

ZKA Leisure Consultants heeft het beoordelingscriterium maatschappelijke effecten beoordeeld aan de hand van drie subcriteria. De conclusies per subcriterium zijn hiervoor beschreven en getoond. ZKA concludeert dat dit voor het criterium in totaal leidt tot onderstaande beoordeling van de vijf scenario's. Scenario 5 scoort het beste van de vijf scenario's m.b.t. het criterium maatschappelijke effecten, daarom scoort deze een + in lichtgroen. De andere vier scenario's scoren allemaal minder dan scenario 5. ZKA concludeert dat deze vier scenario's gelijkwaardig scoren. Daarom hebben ze alle vier de beoordeling 0 in geel gekregen. Bij het scenario 3 hangt het volgens ZKA van de exacte invulling van de leisurezone af of dit scenario beoordeeld wordt als 0 in geel, of net iets beter dan de andere drie als 0 in geel beoordeeld scenario's. Dit hangt met name af van de economische waarde die gecreëerd wordt, afhankelijk van de precieze invulling van de leisurezone. Daarom heeft scenario het oordeel 0 + kregen van ZKA. Dit betekent dat deze net iets beter dan de drie 0 in geel scenario's scoort en net iets minder dan scenario 5 scoort.

18.3 Omgevingseffecten

Definitie en beoordeling

Het derde beoordelingscriterium is omgevingseffecten. De beoordeling van de scenario's in relatie tot dit onderwerp is door extern adviesbureau Peutz uitgevoerd. De twee volledige rapporten met daarin de onderbouwing van onderstaande conclusies zijn bijgevoegd in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de twee rapporten van Peutz beschreven.

Daarbij zijn drie subcriteria gehanteerd waarmee ze de scenario's hebben beoordeeld:

1. Stikstof

Om de bijdrage aan de stikstofdepositie ten gevolge van de diverse inrichtingen op en nabij het Eurocircuitterrein te kunnen beoordelen is op basis van de NO_x-emissie een verspreidingsberekening uitgevoerd middels AERIUS Calculator (versie 2020 d.d. 16 december 2020).

2. Geluid

Ten aanzien van geluid is het zogenaamde 'langtijdgemiddelde beoordelingsniveau' en het 'maximale beoordelingsniveau' getoetst aan wet- en regelgeving.

3. Luchtkwaliteit

Onderzocht is of voor de luchtkwaliteit bepalende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) de grenswaarde van de Wet milieubeheer wordt overschreden.

1. Stikstof

Scenario 1: 'Terrein omvormen tot natuur'

Knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit of geluid worden in scenario 1 niet verwacht. Met betrekking tot het aspect stikstofdepositie geldt dat de stikstofemissie ten gevolge van de sloopwerkzaamheden ondergeschikt is aan de stikstofemissie in de overige scenario's waardoor negatieve effecten ten gevolge van de stikstofdepositie bij voorbaat kunnen worden uitgesloten.

Scenario 2: 'Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan'

Voor de depositie van stikstof ter hoogte van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied geldt dat deze als verwaarloosbaar kan worden beschouwd. Er wordt geen bijdrage berekend (<0,00 mol/ha/jr) en dus kunnen (significante) negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie worden uitgesloten.

Scenario 3: 'Terrein omvormen tot leisurezone'

Uit de resultaten van de berekeningen volgt dat het omvormen naar een leisurezone in het dichtbijgelegen Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" resulteert in een maximale toename van 0,01 mol/ha/jr ten gevolge van de bouw-/sloopfase ten opzichte van de referentiesituatie. De toename vindt alleen plaats in een gebied waar geen sprake is van een naderende stikstofoverbelasting. Hierdoor kunnen (significant) negatieve effecten ten gevolge van de bouw-/sloopfase worden uitgesloten. Voor de gebruiksfase geldt dat er geen bijdrage (<0,00 mol/ha/jr) wordt berekend waardoor (significant) negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Het onderwerp stikstofdepositie vormt geen belemmering voor het omvormen van het terrein tot leisurezone.

Scenario 4: 'Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren'

Dit scenario resulteert in een toename van stikstofdepositie van ca. 0,01 mol/ha/jr ten opzichte van de referentiesituatie. Hiermee kunnen (significante) negatieve effecten niet geheel worden uitgesloten. Bepalend hierbij is met name de bijdrage van het motocrosscircuit. Deze toename zou teniet kunnen worden gedaan door de NOx-emissie van het motocross circuit van ca. 20% te reduceren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden bewerkstelligd door het aantal crossuren per training te verlagen bij ca. 100 naar gemiddeld 70 uur. Indien de gemeenteraad voor dit scenario kiest dan is - met de aanpassing zoals hierboven beschreven - dit scenario mogelijk.

Scenario 5: 'Het combinatiescenario'

Uit de berekening met betrekking tot de bouwfase volgt een toename van stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied: "Leenderbos, Grootte heide & De Plateaux" van 0,01 mol/ha/jr. Om een dergelijke overschrijding te voorkomen en (significant) negatieve effecten uit te kunnen sluiten ten gevolge van de bouw van de leisurefaciliteiten kan aan de volgende oplossingen worden gedacht:

- De emissie van de huidige inrichtingen in het jaar van de bouw met 25% te verminderen (bijvoorbeeld: geen cross-activiteiten voor 3 maanden in het jaar van de bouw/aanleg), of;
- De bouwwerkzaamheden niet in 1 kalenderjaar laten plaatsvinden, of;
- Gebruik maken van (stikstof) emissiearm materiaal voor de bouw van de leisure faciliteiten.

Met betrekking tot de gebruiksfase geldt dat een zeer beperkte (oplosbare) toename van 0,03 mol/ha/jr wordt berekend. Deze is met name toe te schrijven aan de toename van verkeer dat het Eurocircuitterrein en de nieuw gerealiseerde leisurefaciliteiten aandoet. Voor een oplossing op maat is het aan te raden om voor dit scenario aanvullend onderzoek te verrichten naar:

- De depositiebijdrage per inrichting om inzichtelijk te maken waar de knelpunten liggen;
- De referentiesituatie voor de overige terreinen;
- Een optimale verkeersafwikkeling van het terrein.

Gezien de beperkte overschrijding van 0,03 mol/ha/jr die nu wordt berekend kan worden verwacht dat met meer inzicht op deze punten een oplossing kan worden geformuleerd die niet ten koste hoeft te gaan van de exploitatie van de circuits of van de leisurefuncties. Mochten er toch maatregelen noodzakelijk zijn, dan kan worden gedacht aan de volgende oplossingsrichtingen:

- Het terugbrengen van het aantal vervoersbewegingen langs het Natura 2000-gebied, bijvoorbeeld door het instellen van een verplichte rijroute bij publieksevenementen;
- Het stimuleren van het vervoer per fiets, middels het inrichten van "park & bike locaties";
- Het stimuleren van elektrisch rijden op de circuits. Met name voor jeugd-motocross wordt verwacht dat er de komende jaren steeds meer op elektrische crossmotoren wordt overgegaan. Indien de gemeenteraad voor dit scenario kiest dan is - met de oplossing zoals hierboven beschreven - dit scenario mogelijk.

2. Geluid

Scenario 1: 'Omvormen terrein tot natuur'

Gedurende sloop en grondverzetswerkzaamheden zal rollend materieel geluidsemisatie naar de omgeving veroorzaken. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau tijdens de werkzaamheden bedraagt in dit geval ten hoogste circa 36 dB(A) ten gevolge van de werkzaamheden met graafmachines. Tevens zullen er nog enige verkeersbewegingen door personenwagens en vrachtwagens plaatsvinden, maar naar verwachting zal dit niet leiden tot significant hogere langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. Indien de gemeenteraad voor scenario 1 kiest dan is – voor het omgevingsaspect geluid - dit scenario mogelijk.

Scenario 2: 'Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan'

Voor het complete advies van Peutz wordt verwezen naar het deel V, het bijlagenboek. Hieronder volgt een beknopte samenvatting:

- **Rallycross:** Uit figuren 2 tot en met 6 (zie rapport Peutz) volgt dat de 50 dB(A)-contour voor de meest luidruchtige wedstrijden (EK/WK rallycross) ruimschoots past binnen de 50 dB(A)-contour van rechtsweg. De 50 dB(A)-contour van alle overige rallycrossdagen is kleiner dan die van de EK/WK-wedstrijden. Hieruit wordt geconcludeerd dat alle beschouwde typen rallycrosswedstrijden kunnen worden georganiseerd binnen de geldende zone. Uit de rekenresultaten volgt verder dat de geluidbelasting ten gevolge van de rallycross voor het EK/WK rallycross (6 dagen per jaar) en de NK-wedstrijden (6 dagen per jaar) op 1,5 meter hoogte maximaal 56 dB(A) ter hoogte van woningen bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder bij wijziging van een industriële geluidzone van 60 dB(A) zoals gesteld voor woningen.

- **Motocross:** Bij de geluidbelasting (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau) ten gevolge van de meest luidruchtige motocrosswedstrijden (GP voor motocross, 2 dagen per jaar) bedraagt circa 65 dB(A) ter hoogte van de woningen. Tijdens nationale wedstrijden (4 dagen per jaar) bedraagt de geluidbelasting ten hoogste circa 62 dB(A) en tijdens de éénendaagse wedstrijden ten hoogste 56 dB(A). Gedurende circa 8 dagen per jaar is er daarmee sprake van een geluidbelasting die bij de woningen hoger is dan de grenswaarde uit de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening' van 55 dB(A) voor bestaande inrichtingen. Deze dagen kunnen worden georganiseerd onder het '12-dagen-criterium' uit de Handreiking. Bij trainingen en jeugdwedstrijden bedraagt de geluidbelasting ten hoogste circa 52 dB(A) op een beoordelingshoogte van 1,5 meter, optredend ter hoogte van Victoriedijk 27. Voor deze dagen wordt dus ruimschoots voldaan aan de genoemde grenswaarde van 55 dB(A) voor bestaande inrichtingen.

- **Overige verenigingen:** Het maximale geluidniveau ten gevolge van de wielervereniging, de fietscrossvereniging en de politiehondenvereniging bedraagt ten hoogste respectievelijk 54, 47 en 49 dB(A). Hiermee wordt voor deze verenigingen in alle situaties ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer van 70 en 65 dB(A) in de dag- en de avondperiode. Voor de schietvereniging bedraagt het maximale geluidniveau 74 dB(A) ter hoogte van de Monseigneur Smetsstraat 46. Dit maximale geluidniveau treedt alleen op in de dagperiode. Hiermee wordt de grenswaarde van 70 dB(A) uit het Activiteitenbesluit milieubeheer formeel overschreden met 4 dB.

De woning is echter gelegen aan hetzelfde adres als de schietbaan. Derhalve kan in redelijkheid worden aangenomen dat de bewoners de schietvereniging faciliteren en daarom geen hinder zullen ondervinden van de activiteiten op de schietbaan. Het maximale geluidniveau ter hoogte van de overige toetspunten bedraagt ten hoogste 67 dB(A), waarmee ter hoogte van deze woningen wel kan worden voldaan aan de genoemde grenswaarde van 70 dB(A). Indien de gemeenteraad voor scenario 2 kiest dan is – voor het omgevingsaspect geluid - dit scenario mogelijk.

Scenario 3: 'Terrein omvormen tot leisurezone'

Op basis van de indicatieve rekenresultaten kan worden geconcludeerd dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten gevolge van de sloop- en aanlegfase niet hoger zal zijn dan 36 dB(A) in de dagperiode. Voor de gebruiksfase van het sportcentrum wordt een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van ten hoogste circa 33 dB(A) verwacht in de avondperiode. Dit is (veel) lager dan alle standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Handreiking voor de dag- en avondperiode en dus wordt voor het onderwerp geluid geen probleem verwacht voor de uitvoering van scenario 3. Indien de gemeenteraad voor scenario 3 kiest dan is – voor het omgevingsaspect geluid - dit scenario mogelijk.

Scenario 4: 'Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren'

Voor het complete advies van Peutz wordt verwezen naar het deel V, het bijlagenboek. Hieronder volgt een beknopte samenvatting:

- **Rallycross:** Voor het aspect geluid worden er geen knelpunten verwacht met betrekking tot het maximaal faciliteren van de circuits. Alle bedrijfssituaties van het rallycrosscircuit vallen ruimschoots binnen de vastgestelde zone van rechtswege. De 50 dB(A)-contour voor het WK/EK rallycross is ongeveer half zo groot als deze zone.
- **Motocross:** Voor het motocrosscircuit bedragen de geluidniveaus ten gevolge van de representatieve bedrijfssituatie (trainingen, ca. 70 dagen per jaar) ten hoogste 52 dB(A) ter hoogte van de gevels van de woningen. Deze geluidniveaus zijn lager dan de in de Handreiking gehanteerde grenswaarde van 55 dB(A) voor bestaande inrichtingen. Tijdens wedstrijden is het geluidniveau bij de woningen maximaal 65 dB(A) tijdens de GP Motocross. Voor deze wedstrijden (maximaal 8 per jaar) kan een beroep worden gedaan op het '12-dagen-criterium' uit de Handreiking.
- **Overige verenigingen:** Het maximale geluidniveau ten gevolge van de wielervereniging, de fietscrossvereniging en de politiehondenvereniging bedraagt ten hoogste respectievelijk 54, 47 en 49 dB(A). Hiermee wordt voor deze verenigingen in alle situaties ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer van 70 en 65 dB(A) in de dag- en de avondperiode.

Voor de schietvereniging bedraagt het maximale geluidniveau 74 dB(A) ter hoogte van de Monseigneur Smetsstraat 46. Dit maximale geluidniveau treedt alleen op in de dagperiode. Hiermee wordt de grenswaarde van 70 dB(A) uit het Activiteitenbesluit milieubeheer formeel overschreden met 4 dB. De woning is echter gelegen aan hetzelfde adres als de schietbaan. Derhalve kan in redelijkheid worden aangenomen dat de bewoners de schietvereniging faciliteren en daarom geen hinder zullen ondervinden van de activiteiten op de schietbaan. Het maximale geluidniveau ter hoogte van de overige toetspunten bedraagt ten hoogste 67 dB(A), waarmee ter hoogte van deze woningen wel kan worden voldaan aan de genoemde grenswaarde van 70 dB(A). Indien de gemeenteraad voor scenario 4 kiest dan is – voor het omgevingsaspect geluid – dit scenario mogelijk.

Scenario 5: 'Het combinatiescenario'

Voor het complete advies van Peutz wordt verwezen naar het deel V, het bijlagenboek. Hieronder volgt een beknopte samenvatting:

- **Rallycross:** Zoals vermeld bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op een beoordelingshoogte van 1,5 meter ten hoogste 56,5 dB(A) ter hoogte van de woning Weerderdijk 5. Op de overige posities is de geluidbelasting ten hoogste circa 53 dB(A), waarmee wordt voldaan aan de grenswaarde uit de Handreiking voor bestaande inrichtingen van 55 dB(A). Hierbij wordt opgemerkt dat in de berekeningen een extra marge van 3 dB(A) is gehanteerd voor het bronvermogen van de rallycrossauto's. Bij de test- en opleidingsdagen (de meest voorkomende bedrijfssituatie) bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van de rallycrossauto's ten hoogste circa 46 dB(A) ter hoogte van de Weerderdijk.

Hiermee wordt bij alle woningen ruimschoots voldaan aan de standaard grenswaarde uit het Activiteitenbesluit milieubeheer voor niet-vergunningplichtige inrichtingen van 50 dB(A). Op alle overige posities bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 40 dB(A), waarmee tevens wordt voldaan aan de richtwaarde voor inrichtingen in een landelijke omgeving uit de Handreiking van 40 dB(A).

- **Motocross:** Ten aanzien van het langtijd gemiddelde beoordelingsniveau is het geluidsniveau bij woonwijk Lage Heide en Mgr Smetsstraat 2 tot 3 dB(A) lager dan berekend in scenario 2. Dit is de invloed van de geluidwal direct ten noorden van het crosscircuit. Hier wordt een grondlichaam van 6 m. hoog voorgesteld. (zie rapport Peutz EA1040-6-RA-002 pag. 42).

Ten aanzien van het maximale geluidsniveau: De optredende maximale geluidsniveaus ten gevolge van de motocrosswedstrijden en trainingen bedragen respectievelijk 78 en 68 dB(A). Deze geluidsniveaus treden op ter hoogte van respectievelijk de Weerderdijk 5 (tijdens de start van de wedstrijden) en de Victoriedijk 27. Voor de wedstrijddagen (8 stuks per jaar) dient hiervoor een hogere grenswaarden te worden verleend in het kader van het 12-dagen criterium uit de Handreiking.

Peutz heeft in haar advies (rapport Peutz EA1040-6-RA-002 pag. 53) ook de invloed van een geluidswal aan de zuidzijde van het circuit berekend. Hier kan bij de woningen aan de Victoriedijk een geluidsreductie ontstaan van resp. 2.1 dB (nr. 27), 1.6 dB (nr.25) en 1.7 dB (nr. 21).

- **Overige verenigingen:** Uit de rekenresultaten voor de overige verenigingen volgt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de wielervereniging, de fietscrossvereniging en de politiehondenvereniging ten hoogste respectievelijk 41, 35 en 35 dB(A) bedragen in de dag- of avondperiode. Met dergelijke geluidniveaus wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. De geluidniveaus voor de wiel- en fietscrossvereniging treden alleen op tijdens de incidentele wedstrijd situatie. In de normale trainingssituatie, waarbij er geen omroepinstallatie actief is en minder personenwagens naar de inrichting komen, zal het geluidniveau ruimschoots lager zijn dan bovenstaande berekende waarde en naar verwachting volledig opgaan in het omgevingsgeluid.

- **Leisure activiteiten:** Het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten gevolge van verkeersbewegingen bij de nieuwe leisure-faciliteiten bedraagt ten hoogste circa 20 dB(A). Hiermee kan worden gesteld dat het geluid van personenwagens op de inrichtingen opgaat in het omgevingsgeluid en niet als relevant kan worden beschouwd. De leisure-activiteiten zullen derhalve niet leiden tot een toename van het geluidniveau in de omgeving. Indien de gemeenteraad voor scenario 5 kiest dan is – voor het omgevingsaspect geluid - dit scenario mogelijk.

3. Luchtkwaliteit

Voor alle scenario's is op basis van de quickscan bepaald dat met de jaargemiddelde concentraties van PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ wordt voldaan aan de grenswaarden zoals gesteld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Tevens wordt bij alle scenario's voldaan aan de gestelde grenswaarden voor het aantal overschrijdingen per jaar van de daggemiddelde concentratie PM₁₀ en de uurgemiddelde concentratie NO₂. Dit betekent dat het omgevingsaspect luchtkwaliteit geen knelpunt is bij de keuze van een van de vijf scenario's.

		Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmings- plan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Maximaal faciliteren gebruik t.b.v. crossen	Scenario 5: Het combinatie scenario
Beoordelingscriterium	Subcriterium					
3. Omgevingseffecten		++	0*	+	-	0
	3.1 Stikstof	++	0	+	-	0 -
	3.2 Geluid	++	0	+	-	0 +
	3.3 Lucht- kwaliteit	++	0	++	-	0
* Peutz heeft de andere 4 scenario's beoordeeld t.o.v. dit scenario voor het criterium omgevingseffecten						

Figuur 18.6 Relatieve beoordeling scenario's m.b.t. beoordelingscriterium 'Omgevingseffecten'

Conclusie

Peutz heeft de beoordeling van het criterium omgevingseffecten opgedeeld in drie subcriteria. De conclusies per subcriterium zijn hiervoor beschreven en getoond. Peutz concludeert dat dit voor het criterium in totaal leidt tot bovenstaande beoordeling van de vijf scenario's. Scenario 1 scoort het beste op het gebied van omgevingseffecten en heeft daarmee de scoring ++ en donkergroen gekregen. Scenario 3 scoort minder goed dan scenario 1, maar beter dan de overige 3 scenario's en is daarom beoordeeld met de score + in lichtgroen. Zowel scenario 2 als scenario 5 scoren minder dan scenario 3 en 1. De omgevingseffecten tussen deze twee scenario's verschillend echter niet tot weinig. Daarom hebben ze beide de score 0 in geel gekregen. Scenario 4 scoort minder dan de andere vier scenario en heeft daarom de score - in rood gekregen.

18.4 Effecten voor ruimtelijk ordening

Definitie en beoordeling

Het vierde beoordelingscriterium is effecten voor ruimtelijke ordening. De beoordeling van de scenario's in relatie tot dit onderwerp is door extern adviesbureau Accent Adviseurs uitgevoerd. De volledige rapportage is bijgevoegd in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek. In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies beschreven. Accent Adviseurs heeft de beoordeling van het criterium ruimtelijke ordening opgedeeld in vier subcriteria, waarbij ze het eerste subcriterium als zwaarwegendst hebben geadviseerd te beoordelen (70%). Dit omdat voor een goede ruimtelijke ordening geldt dat gemeente samenhangend ruimtelijk beleid dient te voeren. De overige thema's wegen volgens Accent Adviseurs onderling even zwaar en geven voornamelijk een signaalfunctie ten aanzien van de complexiteit van het vervolgtraject. De vier subcriteria zijn:

- 1. Beleidsscan**
In hoeverre passen de verschillende scenario's bij regionaal (provinciaal) en lokaal (gemeentelijk) beleid?
- 2. Omgevingsaspecten**
Hoeveel en welke onderzoeken i.r.t. ruimtelijke ordening zijn noodzakelijk bij de in het vervolg te voeren ruimtelijke procedure, bij de keuze voor ieder scenario?
- 3. Complexiteit procedure**
Hoe complex ziet de procedure er naar verwachting uit bij de verschillende scenario's?
- 4. Doorlooptijd procedure**
Hoe lang duurt naar verwachting de procedure bij de verschillende scenario's?

De onderbouwing van onderstaande conclusies van Accent Adviseurs zijn te vinden in het rapport zoals bijgevoegd in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek. In de tabel is per subcriterium en scenario de conclusie van Accent Adviseurs weergegeven.

	Scenario 1 omvormen terrein tot natuur	Scenario 2 huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen	Scenario 3 omvormen terrein tot leisurezone	Scenario 4 mogelijkheden t.b.v. crossen maximaal faciliteren	Scenario 5 het combinatiescenario
Beleidsscan (70%)	-	o	++	o	++
Omgevingsaspecten (10%)	o	+	--	o	--
Complexiteit procedure (10%)	+	-	--	-	--
Doorlooptijd procedure (10%)	+	o	o	o	o

Figuur 18.7 Relatieve beoordeling Accent Adviseurs scenario's m.b.t. 4 subcriteria behorende bij criterium 'effecten voor ruimtelijke ordening'

		Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmings- plan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Maximaal faciliteren gebruik t.b.v. crossen	Scenario 5: Het combinatie scenario
Beoordelings- criterium	Subcriterium					
4. Effecten ruimtelijke ordening		-	0	++	0	++
	6.1 Beleidsscan*	-	0	++	0	++
	6.2 Omgevingsaspecten (onderzoeken)	0	+	--	0	--
	6.3 Complexiteit procedure	+	-	--	-	--
	6.4 Doorlooptijd procedure	+	0	0	0	0
* Accent Adviseurs heeft het subcriterium 'Beleidsscan' als zwaarstwegend vastgesteld in hun advies en beoordeling betreffende het criterium ruimtelijke ordening						

Figuur 18.8 Relatieve beoordeling scenario's m.b.t. beoordelingscriterium 'effecten voor ruimtelijke ordening'

Conclusie

Accent Adviseurs heeft de beoordeling van het criterium ruimtelijke ordening opgedeeld in vier subcriteria. De conclusies per subcriterium zijn hiervoor getoond. Accent Adviseurs concludeert dat dit voor het criterium in totaal leidt tot onderstaande beoordeling van de vijf scenario's. Scenario 5 en scenario 3 scoren voor wat betreft het beoordelingscriterium ruimtelijke ordening het beste. Zij hebben daarom de score ++ en donkergroen gekregen. Scenario 2 en scenario 4 scoren slechter. Omdat deze beide aanzienlijke slechter scoren dan scenario 3 en 5 is de score 0 en geel gescoord. Scenario 1 scoort volgens Accent Adviseurs het slechtste en heeft daarom een - en de kleur rood als score gekregen. Accent Adviseert geeft als aanbeveling mee dat volgens hen scenario 5 de voorkeur verdient, gezien dit scenario is ontstaan uit het gevoerde proces.

18.5 Juridische effecten

Definitie en beoordeling

Het vijfde beoordelingscriterium is juridische effecten. De beoordeling van de scenario's in relatie tot dit criterium bestaat uit twee subcriteria: privaatrechtelijke effecten en vastgoed en publiekrechtelijke effecten. Het privaatrecht omvat zaken zoals de eigendomsverhoudingen en al dan niet te sluiten overeenkomsten ten aanzien van de in het gebied gelegen gronden en opstellen van gemeente Valkenswaard, oftewel 'het vastgoed' van gemeente Valkenswaard. Het publiekrecht daarentegen gaat onder andere over al hetgeen de gemeente kan regelen middels een bestemmingsplan maar ook middels het al dan niet verlenen van een vergunning. Hieronder gaan we apart in op de beoordeling van de twee subcriteria.

1. Publiekrechtelijke effecten

Zoals in DEEL III van de rapportage reeds toegelicht is er in het plangebied sprake van twee vigerende plannen te weten het Buitengebied 2013, het Buitengebied 1977. Voor een klein gedeelte van het gebied gold het Uitbreidingsplan in Hoofdzaken van 1962, maar deze is met de intreding van de Wro vervallen. Bij elk scenario is er sprake van het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan met de daarbij behorende onderzoeken en te zetten stappen zoals omschreven in de beoordeling van Accent Adviseurs ten aanzien van het beoordelingscriterium effecten voor ruimtelijke ordening (paragraaf 18.4). Voor het publiekrechtelijke subcriterium bekijken we vooral de te verwachten weerstand op de verschillende onderdelen die het betreffende scenario kan opleveren. Het is op dit moment niet mogelijk om elk scenario tot in detail juridisch uit te werken en te beargumenteren.

Voor ieder scenario is naar verwachting een haalbaar bestemmingsplan te ontwikkelen die de eindstreep moet kunnen halen. Randvoorwaardelijk is dat diverse stukken en onderzoeken op een juiste wijze en daarbij zorgvuldig gemotiveerd en beargumenteerd worden opgesteld. Voor ieder scenario geldt dat er voor- en tegenstand is te verwachten. Er is geen enkel scenario dat enkel voor- of tegenstanders zal hebben. Voor de beoordeling van het subcriterium publiekrechtelijke effecten zijn de vijf scenario's daarom gelijkwaardig beoordeeld als -. Omdat deze alle vijf gelijk scoren, worden de scenario's in de eindtabel aan het einde van dit hoofdstuk gelijk gescoord als 0, de publiekrechtelijke juridische effecten zijn gelijk tussen de verschillende scenario's.

Subcriterium publiekrechtelijke effecten					
	Scenario 1: terrein omvormen naar natuur	Scenario 2: huidig legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan	Scenario 3: terrein omvormen naar leisurezone	Scenario 4: gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren	Scenario 5: het combinatiescenario
Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestemmingsplan aanpassen en natuur-/groenbestemming erop leggen, groot risico op inkomen zienswijzen en beroepsprocedures van huidige gebruikers. - ▪ Vergunningen intrekken: groot risico op bezwaar- en beroepsprocedures van huidige gebruikers. - 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actualiseren bestemmingsplan, weinig risico op inkomen zienswijzen en beroepsprocedures omdat het gaat over het vastleggen van het feitelijk legaal gebruik. + ▪ Bij legalisering motorsport en gebouwen groot risico inkomen zienswijzen en beroepsprocedures door omwonenden - ▪ Aanpassen (milieu) vergunningen groot risico op bezwaar- en beroepsprocedures door omwonenden. - 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aanpassen bestemmingsplan groot risico op inkomen zienswijzen en beroepsprocedures door zowel gebruikers als omwonenden. -- ▪ Intrekken huidige vergunningen groot risico op bezwaar- en beroepsprocedures door gebruikers. - ▪ Risico op planschade doordat een geheel andere bestemming erop wordt gelegd. Wordt weggelegd bij initiatiefnemer. 0 ▪ Risico Wet natuurbescherming intern/extern salderen, vergunning Wnb is bevoegdheid van de provincie. - 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vaststellen bestemmingsplan groot risico op inkomen zienswijzen en beroepsprocedures door omwonenden. - ▪ Aanpassen (milieu) vergunningen groot risico op bezwaar- en beroepsprocedures door omwonenden. - ▪ Risico vergunning Wet natuurbescherming , intern/extern salderen, vergunning Wnb is bevoegdheid van de provincie. - 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vaststellen bestemmingsplan, groot risico op inkomen zienswijzen en beroepsprocedures door omwonenden. - ▪ Aanpassen (milieu) vergunningen groot risico op bezwaar- en beroepsprocedures door omwonenden. - ▪ Risico vergunning Wet natuurbescherming, intern/extern salderen, vergunning Wnb is bevoegdheid van de provincie. -
Beoordeling	-	-	-	-	-

Figuur 18.9 Toelichting beoordeling subcriterium publiekrechtelijke effecten

2. Privaatrechtelijke effecten en vastgoed

Binnen het plangebied is een teveel aan bouwwerken gerealiseerd in strijd met het bestemmingsplan, deze bouwwerken zijn door natrekking in eigendom van de gemeente gekomen omdat de gemeente nog altijd eigenaar is van de in het plangebied liggende gronden. Ten aanzien van het vastgoed van de gemeente zijn er diverse opties mogelijk (niet-limitatieve opsomming) denk aan verkoop, verhuur, het sluiten van opstal overeenkomsten maar ook het sluiten van erfpacht overeenkomsten. In de onderstaande tabel zijn we uitgegaan van de voor de gemeente meest gunstigste optie ten aanzien van het vastgoed in deze situatie.

Een en ander conform de vastgestelde nota grondbeleid van gemeente Valkenswaard 2020-2023 waarin is opgenomen dat als algemeen uitgangspunt geldt dat we als gemeente een situatief grondbeleid willen voeren. Op die manier kunnen we actief sturing geven aan de kwaliteit van de ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij past een actieve en regisserende rol. Bij elk scenario is het zodoende uitgangspunt dat de grond in eigendom blijft van de gemeente en er erfpachtovereenkomsten worden gesloten voor het gebruik van de grond met eventuele opstallen. Daarbij is het dan ook uitgangspunt als gemeente om geen opstallen meer in eigendom te hebben. Wanneer er bij een scenario sprake is van een coöperatie of een vereniging van eigenaren is het advies om enkel als aandeelhouder te fungeren met algemeen belang als grondeigenaar. Daar waar in de uitwerking van een scenario sprake is van het betrekken van marktpartijen voor de exploitatie, dan dienen daar aanbestedingen voor gevolgd te worden.

Subcriterium privaatrechtelijke effecten en vastgoed					
	Scenario 1: terrein omvormen naar natuur	Scenario 2: huidig legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan	Scenario 3: terrein omvormen naar leisurezone	Scenario 4: gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren	Scenario 5: het combinatiescenario
Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eenmalig kosten maken voor de sloop van de opstallen. - ▪ Mocht er sprake zijn van (kleinschalige) horeca en/of recreatief gebruik de betreffende grond uitgeven in erfpachtconstructie(s) met daarbij mogelijke bebouwingen (opstallen) in eigendom van exploitant(en). Inkomsten zullen minimaal zijn - 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grond uitgeven in erfpachtconstructie(s) De verenigingen dienen de opstallen in eigendom te nemen met bijbehorende verantwoordelijkheid. + 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grond uitgeven in erfpachtconstructie(s) met mogelijke bebouwingen (opstallen) in eigendom van exploitanten. Inkomsten + ▪ Eenmalig kosten voor de sloop van de opstallen. - 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grond uitgeven in erfpachtconstructie(s). De verenigingen dienen de opstallen in eigendom te nemen met bijbehorende verantwoordelijkheid. + 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grond uitgeven in erfpachtconstructie(s) De verenigingen dienen de opstallen in eigendom te nemen met bijbehorende verantwoordelijkheid. +
Beoordeling:	-	+	0	+	+

Figuur 18.10 Toelichting beoordeling subcriterium privaatrechtelijke effecten en vastgoed

		Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmings- plan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Maximaal faciliteren gebruik t.b.v. crossen	Scenario 5: Het combinatie scenario
Beoordelings- criterium	Subcriterium					
5. Juridische effecten		-	+	0	+	+
	4.1 Bestuursrechtelijke effecten	0	0	0	0	0
	4.2 Privaatrechtelijke effecten en vastgoed	-	+	0	+	+

Figuur 18.11 Relatieve beoordeling scenario's m.b.t. beoordelingscriterium 'Juridische effecten'

Conclusie

In de bovenstaande tabel zijn de vijf scenario's op een rij gezet en beoordeeld i.r.t. het beoordelingscriterium juridische effecten. Scenario 1 scoort het minst van de vijf scenario's en heeft daarom de score - en rood gekregen. Scenario 3 scoort beter dan scenario 1, maar minder dan de overige 3 scenario's. Daarom heeft dit scenario de score 0 en geel gekregen. De scenario's 2, 4 en 5 scoren allen gelijkwaardig beter dan scenario 3 en hebben daarom alle drie de beoordeling + en lichtgroen gekregen.

18.6 Financiële effecten

Definitie en beoordeling

Het vijfde beoordelingscriterium is financiële effecten. De beoordeling van de scenario's in relatie tot dit criterium bestaat uit twee subcriteria: investeringen en exploitatie.

1. Investerings

Voor alle scenario's is een raming gemaakt van de te verwachte investeringen van de gemeente die nodig zijn om het scenario mogelijk te maken. De onderdelen die geraamd zijn worden weergegeven in een tabel met daarin tevens een toelichting van iedere post zoals geraamd.

2. Exploitatie

Voor alle scenario's is een raming gemaakt van de te verwachten exploitatiekosten van de gemeente die nodig zijn na realisatie van het betreffende scenario. De onderdelen die geraamd zijn worden weergegeven in een tabel met daarin tevens een toelichting van iedere post zoals geraamd.

20-05-2021 Raming van investering voor de scenario's										
	Scenario 1		Scenario 2		Scenario 3		Scenario 4		Scenario 5	
	Scenario natuur	Investeringen scenario Natuur	Scenario huidig gebruik	Investeringen scenario huidig gebruik	Scenario Leisure	Investeringen scenario Leisure	Scenario max. gebruik	Investeringen scenario max. gebruik	Combinatie scenario	Investeringen combinatie scenario
Beoordeling financieel	--		++		+		--		-	
Toelichting	Investeren in bomen, planten, aanpassingen bestaande landschap ed				Bij commercieel gebruik van de grond door een externe partij, ontvangt de gemeente erfpacht en zullen de benodigde investeringen door een externe partij worden bekostigd.				Bepaalde investering in bomen en landschap	
Te investeren:	Inrichting natuurgebied	€ 1.723.330	Herwaarderung gronden	nvt	Herwaarderung gronden	P.M.	Herwaarderung gronden	nvt	Toevoegen Natuur	€ 350.000
	Herwaarderung gronden	P.M.							Herwaarderung gronden	nvt
	Klein aantal extra parkeerplaatsen is opgenomen in kosten ontwikkeling.				Aanleg 100-300 extra parkeerplaatsen doet exploitant				Geluidswallen	€ 373.900
			Victorieedijk aanpassen ivm intensiever verkeer*	€ 515.000	Victorieedijk aanpassen ivm intensiever verkeer*	€ 515.000	Victorieedijk aanpassen ivm intensiever verkeer*	€ 515.000	Victorieedijk aanpassen ivm intensiever verkeer*	€ 515.000
	Evt. claims gebruikers				Evt. claims gebruikers					
	Bodemsanering	P.M.			Bodemsanering	P.M.				
	Manuren procesmanager PO	€ 39.600		€ -	Manuren procesmanager PO	€ 118.800		€ -	Manuren procesmanager PO	€ 158.400
	Sommatie:	€ 1.762.930		€ 515.000		€ 633.800		€ 515.000		€ 1.397.300

* Indien tbv ontsluiting gekozen wordt voor de Victorieedijk (Aanpassing PIP noodzakelijk, zie par. 19.9 rapportage)

Figuur 18.12 Raming subcriterium investeringen

Raming gevolgen voor exploitatie									
Scenario 1		Scenario 2		Scenario 3		Scenario 4		Scenario 5	
Scenario natuur	Exploitatie scenario Natuur	Scenario huidig gebruik	Exploitatie scenario huidig gebruik	Scenario Leisure	Exploitatie scenario Leisure	Scenario max. gebruik	Exploitatie scenario max. gebruik	Combinatie scenario	Exploitatie combinatie scenario
Kosten handhaving per jaar	€ 450	Kosten Handhaving	€ 4.410	Kosten Handhaving per jaar	€ 1.350	Kosten Handhaving	€ 4.410	Kosten Handhaving	€ 5.760
Derven huurinkomsten	€ 37.428			Derven huurinkomsten	€ 37.428				
Lagere Kapitaallasten en onderhoud opstellen	P.M.			Lagere Kapitaallasten en onderhoud opstellen	P.M.				
Kapitaallasten investeringen	€ 88.852	Kapitaallasten investeringen	€ 25.956	Kapitaallasten investeringen	€ 31.944	Kapitaallasten investeringen	€ 25.956	Kapitaallasten investeringen	€ 70.424
Onderhoud Natuurgebied	€ 16.500							Onderhoud Natuur	€ 1.000
Sloopkosten	€ 150.000			Sloopkosten	€ 150.000				
				Juridische kosten	€ 40.000				
Manuren projectmanager RO	€ 80.741	Manuren projectmanager RO	€ 100.926	Manuren projectmanager RO	€ 121.111	Manuren projectmanager RO	€ 100.926	Manuren projectmanager RO	€ 100.926
Bestemmingsplan kosten Natuur	€ 133.900	Bestemmingsplan kosten	€ 123.100	Bestemmingsplan kosten Leisure	€ 224.500	Bestemmingsplan kosten	€ 134.800	Bestemmingsplan kosten	€ 236.500
				Erfpacht opbrengst	P.M.				
Sommatie:	€ 507.870		€ 254.392		€ 606.333		€ 266.092		€ 414.610

Figuur 18.13 Raming subcriterium exploitatie

		Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmings- plan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Maximaal faciliteren gebruik t.b.v. crossen	Scenario 5: Het combinatie scenario
Beoordelings- criterium	Subcriterium					
6. Financiële effecten		--	+	0	+	-
	5.1 Omvang raming effecten benodigde investeringen gemeente	--	+	0	+	-
	5.2 Omvang raming effecten exploitatiekosten gemeente	-	+	-	+	0

Figuur 18.14 Relatieve beoordeling scenario's m.b.t. beoordelingscriterium 'Financiële effecten'

Conclusie

Voor het criterium financiële effecten zijn zowel de door de gemeente benodigde investeringen, als de voor de gemeente te verwachten exploitatiekosten geraamd. Hierbij kan geconcludeerd worden dat voor beide subcriteria scenario 1 het minst gunstig uitpakt. Daarom heeft dit scenario de score -- en donkerrood gekregen. Scenario 5 scoort beter dan scenario 1, maar minder dan de overige 3 scenario's en heeft daarom de score- en kleur rood gekregen. Scenario 3 scoort vergelijkbaar met scenario 5, echter zijn de te verwachten erfpachtinkomsten nog niet meegenomen in de financiële beoordeling. Deze erfpachtinkomsten zullen naar verwachting hoger zijn bij dit scenario, vergeleken met de andere scenario's. Daarom heeft dit scenario de score 0 en geel gekregen. Scenario 2 en 4 scoren beiden op een gelijkwaardige wijze beter dan de overige 3 scenario's en hebben daarom beide score + en lichtgroen. Zowel de raming van de investeringen als die van de exploitatie zijn het kleinst van omvang, vergeleken met de andere 3 scenario's.

18.7 Ecologische effecten (natuur)

Definitie en beoordeling

Het zevende beoordelingscriterium is ecologische effecten. De beoordeling van de scenario's in relatie tot dit onderwerp is door extern adviesbureau Econsultancy uitgevoerd. Het advies is gebaseerd op een oriënterend veldbezoek en bureauonderzoek. Tijdens het bureauonderzoek is op basis van waarnemingen uit de NDFF en algemene verspreidingsgegevens een inschatting gedaan van de actuele en potentiële natuurwaarden. Het advies bestaat uit een 'memo algemene kenschets' en een 5-tal factsheets die in deel V van de rapportage, het bijlagenboek zijn bijgevoegd. Bij het onderzoek van Ecoconsultancy zijn een 3-tal subcriteria gehanteerd waarmee de scenario's zijn beoordeeld:

1. Effecten natuurwaarden

Per scenario is aangegeven wat de effecten zijn op de actuele natuurwaarden zowel in positieve als in negatieve zin, bijvoorbeeld of er bij een scenario sprake is van verstoring door geluid of juist niet. Dit is per scenario in een factsheet uitgewerkt. Deze factsheets zijn opgenomen in deel V, het bijlagen boek.

2. Ontwikkelingsmogelijkheden biodiversiteit

Per scenario is aangegeven welke mogelijkheden er zijn ten gunste van biodiversiteit. Dit is per scenario in een factsheet uitgewerkt. Deze factsheets zijn verwerkt in deel V, het bijlagen boek. Hierbij zijn onderdelen als extensief maaibeheer benoemd, verbetering van versnippering om zodanig verbindingsmogelijkheden voor zoogdieren te verbeteren. Verder worden per scenario ook de voortplantingsmogelijkheden ten opzichte van elkaar afgewogen en wordt bezien of er voldoende foerageermogelijkheden en verblijfsmogelijkheden voor vleermuizen zijn. Er is gekeken of dat er mogelijkheden zijn om voldoende liggend dood hout aanwezig te laten zijn ter verbetering van een leefomgeving voor diverse soorten insecten.

3. Juridische risico's

Per scenario is aangegeven wat de grootste juridische risico's zijn ten aanzien van de Wet Natuurbescherming. Dit is per scenario in een factsheet uitgewerkt. Deze factsheets zijn verwerkt in deel V, het bijlagen boek.

		Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmings- plan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Maximaal faciliteren gebruik t.b.v. crossen	Scenario 5: Het combinatie scenario
Beoordelings- criterium	Subcriterium					
7. Ecologische effecten (natuur)		++	+	--	-	0
	7.1 Natuurwaarden	++	0	-	-	0
	7.2 Ontwikkelings- mogelijkheden biodiversiteit	++	+	0	+	+
	7.3 Juridische risico's (ecologie)	0	+	--	-	-

Figuur 18.15 Relatieve beoordeling scenario's m.b.t. beoordelingscriterium 'Ecologische effecten'

Conclusie

De beoordeling van adviesbureau Econsultancy zoals in de factsheet per scenario is uitgewerkt heeft geresulteerd in de totale beoordelingstabel voor dit criterium ecologische effecten zoals hieronder weergegeven. Bij onderdeel 7.1 'natuurwaarden' scoort scenario 1 het beste (score ++) en scoren scenario 3 en 4 het minst (score --). Bij onderdeel 7.2 'ontwikkelingsmogelijkheden biodiversiteit' is de score bij scenario 1 het beste (score ++) en bij scenario 3 het minst (score 0). Bij onderdeel 7.3 'juridische risico's' is de score bij scenario 2 het beste (score +) en bij scenario 3 het minste (score --).

Hierdoor komt voor het beoordelingscriterium ecologische effecten in totaal scenario 1 als beste scenario naar voren, met de totaalscore van ++ en donkergroen. Scenario 2 scoort minder goed als scenario 1, maar scoort beter dan de overige scenario's. Daarom scoort scenario 2 een + en lichtgroen. Het combinatiescenario, scenario 5, scoort gemiddeld ten opzichte van de overige 4 scenario's en is daarom beoordeeld met 0 en geel. Scenario 4 scoort minder dan scenario 1, 2 en 5, maar beter dan scenario 3. Daarom is scenario 4 beoordeeld met een - en de kleur rood, terwijl scenario 3 als minst scorende scenario w.b.t. dit criterium een score van -- en donkerrood heeft gekregen.

18.8 Effecten energie en afval

Definitie en beoordeling

Het achtste beoordelingscriterium is energie en afval. De beoordeling van de scenario's in relatie tot dit criterium is beoordeeld aan de hand van de duurzaamheidsvisie van de gemeente Valkenswaard. Een aantal thema's uit de duurzaamheidsvisie zijn reeds als onderdeel van de andere beoordelingscriteria beoordeeld. Dat zijn de omgevingseffecten (criterium 3) en de ecologische effecten (criterium 7). De beoordeling van dit criterium bestaat daarom uit het beoordelen aan de hand van twee thema's uit de duurzaamheidsvisie. De toetsing van die twee doelen vormen daarmee de twee subcriteria.

1. Mogelijkheden voor opwek en/of besparing energie

De scenario's zijn getoetst aan het thema uit de duurzaamheidsvisie 'Een energieke en gezonde gemeente'

2. Mogelijkheden voor afvalreductie

De scenario's zijn getoetst aan het thema uit de duurzaamheidsvisie 'Een schone leefomgeving en verantwoorde organisatie'

Thema Duurzaamheidsvisie	Doelstelling	Scenario 1: Terrein omvormen tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vaststellen in een nieuw bestemmingsplan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Mogelijkheden gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren	Scenario 5: Het combinatiescenario
Een energieke en gezonde gemeente	De gemeente Valkenswaard helpt haar inwoners, ondernemers en organisaties om naar 2050 toe energieneutraal te worden en bij te dragen aan een gezonde gemeente. Dit betekent dat: - Valkenswaard toewerkt naar een energieneutrale gebouwde omgeving. - Valkenswaard toewerkt naar emissieloos vervoer. - Valkenswaard toewerkt naar een gezonde leefomgeving die voldoet aan de WHO gezondheidsnormen. - De gemeente Valkenswaard daarbij zelf het goede voorbeeld geeft. - De gemeente Valkenswaard	Oordeel: - Toelichting: Bij de herontwikkeling kan gekeken worden naar mogelijkheden voor grootschalige duurzame energieopwekking. Een zonne- en/of windpark heeft een grote ruimtelijke en ecologische impact, zodoende is niet wenselijk om dat binnen dit scenario toe te passen.	Oordeel: + Toelichting: Verenigingen en gebouweigenaren kunnen gestimuleerd worden om het huidige energieverbruik te verlagen en te verduurzamen, dit als onderdeel van de te voeren gesprekken over legalisatie. Er kan onderzoek gedaan worden naar het meervoudig gebruik van de ruimte waarbij gezocht wordt maar mogelijkheden voor duurzame opwek.	Oordeel: ++ Toelichting: Bij eventuele nieuwbouw zal voldaan moeten worden aan de geldende eisen uit het bouwbesluit. Hierin zijn standaard energiemeatregelen opgenomen (BENG, aardgasvrij). Nieuwe gebruikers kunnen gestimuleerd worden om een energieneutraal of energieleverend concept te ontwikkelen. Bij de herontwikkeling kan gekeken worden naar mogelijkheden voor grootschalige duurzame energieopwekking. Een zonne- en/of windpark heeft een grote	Oordeel: + Toelichting: Verenigingen en gebouweigenaren kunnen gestimuleerd worden om het huidige energieverbruik te verlagen en te verduurzamen, dit als onderdeel van de te voeren gesprekken over legalisatie. Er kan onderzoek gedaan worden naar het meervoudig gebruik van de ruimte waarbij gezocht wordt maar mogelijkheden voor duurzame opwek. Bij eventuele nieuwbouw zal voldaan moeten worden aan de geldende eisen uit het bouwbesluit. Hierin zijn standaard energiemeatregelen opgenomen	Oordeel: + Toelichting: Verenigingen en gebouweigenaren kunnen gestimuleerd worden om het huidige energieverbruik te verlagen en te verduurzamen, dit als onderdeel van de te voeren gesprekken over legalisatie. Er kan onderzoek gedaan worden naar het meervoudig gebruik van de ruimte waarbij gezocht wordt maar mogelijkheden voor duurzame opwek. Bij eventuele nieuwbouw zal voldaan moeten worden aan de geldende eisen uit het bouwbesluit. Hierin zijn standaard energiemeatregelen opgenomen
		Oordeel: ++ Toelichting: Er ontstaat geen afval omdat er geen activiteiten meer plaatsvinden	Oordeel: +/- Toelichting: Bij het huidige gebruik ontstaat afval, echter is dit naar verwachting relatief klein in vergelijking met huishoudelijk en bedrijfsafval. Op deze schaal is de verwachting dat zwerfafval een reëel beperkt probleem is. Mogelijk kunnen de huidige gebruikers gestimuleerd worden om stappen te zetten op het gebied van afvalinzameling, dit	Oordeel: +/- Toelichting: Omdat er activiteiten plaatsvinden zal er afval ontstaan. Mogelijk kan gestimuleerd worden om stappen te zetten op het gebied van afvalinzameling.	Oordeel: +/- Toelichting: Bij het maximale gebruik van het huidige gebruik ontstaat afval, echter is dit naar verwachting relatief klein in vergelijking met huishoudelijk en bedrijfsafval. Op deze schaal is de verwachting dat zwerfafval een reëel beperkt probleem is. Mogelijk kunnen de huidige gebruikers gestimuleerd worden om stappen te zetten op het	Oordeel: +/- Toelichting: Op deze schaal is de verwachting dat zwerfafval een reëel beperkt probleem is. Mogelijk kunnen de huidige gebruikers gestimuleerd worden om stappen te zetten op het
Een schone leefomgeving en verantwoorde organisatie	De gemeente Valkenswaard helpt haar inwoners, ondernemers en organisaties om naar 2050 toe volledig circulair te worden. Dit betekent dat: - Valkenswaard toewerkt naar een afvalvrije samenleving. - Valkenswaard toewerkt naar een schone leefomgeving zonder zwerfafval. - De gemeente Valkenswaard daarbij ondersteunt en helpt	Binnen dit scenario is opwekking van grootschalige duurzame energie niet gewenst. Omdat er geen activiteiten meer plaatsvinden, zal er geen afval ontstaan. Eindoordeel: +/-	Binnen dit scenario kunnen aanvullende duurzaamheidseisen gesteld worden m.b.t. energiebesparing en verduurzaming van het energieverbruik en het verminderen van restafval. Dit als onderdeel van de te voeren gesprekken over legalisatie. Omdat er geen herontwikkeling plaatsvindt is er geen ruimte voor eventuele grootschalige duurzame opwek. Eindoordeel: +/-	Eventuele nieuwbouw moet voldoen aan het geldende bouwbesluit met daarin verschillende duurzaamheidseisen (BENG, aardgasvrij). Nieuwe gebruikers kunnen gestimuleerd worden om een energieneutraal / energieleverend concept te ontwikkelen. Binnen dit scenario is opwekking van grootschalige duurzame energie niet gewenst. Binnen dit scenario kunnen aanvullende duurzaamheidseisen gesteld worden. Eindoordeel: ++	Binnen dit scenario kunnen aanvullende duurzaamheidseisen gesteld worden m.b.t. energiebesparing en verduurzaming van het energieverbruik en het verminderen van restafval. Dit als onderdeel van de te voeren gesprekken over legalisatie. Eventuele nieuwbouw moet voldoen aan het geldende bouwbesluit met daarin verschillende duurzaamheidseisen (BENG, aardgasvrij). Nieuwe gebruikers kunnen gestimuleerd worden om een energieneutraal / energieleverend concept te ontwikkelen. Eindoordeel: +/-	Binnen dit scenario kunnen aanvullende duurzaamheidseisen gesteld worden m.b.t. energiebesparing en verduurzaming van het energieverbruik en het verminderen van restafval. Dit als onderdeel van de te voeren gesprekken over legalisatie. Eventuele nieuwbouw moet voldoen aan het geldende bouwbesluit met daarin verschillende duurzaamheidseisen (BENG, aardgasvrij). Nieuwe gebruikers kunnen gestimuleerd worden om een energieneutraal / energieleverend concept te ontwikkelen.
Conclusies:						

Figuur 18.16 Toelichting beoordeling van de scenario's aan de hand van de Duurzaamheidsvisie gemeente Valkenswaard

		Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Maximaal faciliteren gebruik t.b.v. crossen	Scenario 5: Het combinatie scenario
Beoordelingscriterium	Subcriterium					
8. Effecten energie en afval		0	0	+	0	0
	7.1 Mogelijkheden opwek en/of besparing energie	-	+	++	+	+
	7.2 Mogelijkheden afvalreductie	++	0	0	0	0

Figuur 18.17 Relatieve beoordeling scenario's m.b.t. beoordelingscriterium 'Effecten energie en afval'

Conclusie

Voor het criterium energie en afval scoort scenario 3 het beste. Bij de eventuele keuze van de gemeenteraad voor dit scenario zijn de kansen voor energieopwekking en -besparing het grootste. Scenario 2, 4 en 5 scoren voor wat betreft dit subcriterium iets minder en alle drie gelijkwaardig. Bij scenario 1 zijn de kansen voor energieopwekking- en besparing het kleinste. De vijf scenario's scoren voor wat betreft het subcriterium mogelijkheden afvalreductie allen gelijkwaardig, met uitzondering van scenario 1. Er ontstaat in dit scenario namelijk nagenoeg geen afval meer. Hierdoor scoort uiteindelijk scenario 3 lichtelijk beter dan de overige vier scenario's voor wat betreft het criterium energie afval. Scenario 3 heeft daarom score + en lichtgroen gekregen, de overige scenario's 0 en geel. Die scoren gelijkwaardig aan elkaar.

18.9 Verkeerskundige effecten

Definitie en beoordeling

Het negende beoordelingscriterium is verkeerskundige effecten. Eerst is in beeld gebracht hoe in de huidige situatie de ontsluiting van en rondom het terrein plaats vindt. Uitgangspunt is de situatie na de volledige realisatie van de Westparallel. Vervolgens wordt in beeld gebracht wat de verkeerskundige effecten zijn van de verschillende scenario's. Dit betreft een globale beoordeling van de te verwachten toe- of afname van verkeersbeweging en de te verwachten toe- of afname van de benodigde parkeercapaciteit bij ieder scenario. Tevens is beschreven wat de effecten zijn van de nieuwe N69 die momenteel wordt aangelegd en die het terrein oostelijk gaat begrenzen.

Voor alle scenario's geldt:

- Voor eventuele evenementen wordt het verkeer georganiseerd door middel van een evenementenplan. Het evenementenplan geeft antwoord op de toename van verkeersbewegingen en de parkeervraag met behulp van tijdelijke maatregelen en voorzieningen.

- Er is geen onderzoek gedaan naar verkeerseffecten (parkeerbehoefte en aantal verkeersbewegingen) van de huidige situatie. Hierdoor weten we niet wat het salderingseffect is. Voor de huidige functies zijn ook geen kencijfers beschikbaar.
- Ontsluiting:
 - o Er komt een nieuwe verbinding tussen de Monseigneur Smetsstraat en N69. Deze wordt, op basis van een raadsbesluit van de gemeente Valkenswaard, enkel 6 maal per jaar toegankelijk voor evenementen. Er is bezwaar vanuit de gemeente Bergeijk op deze beperking.
 - o Er komt een nieuwe aansluiting op de N69 voor de Victoriédijk. In het provinciaal inpassingsplan 'Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69' wordt ontsluiting van het Eurocircuitterrein via de Victoriédijk geblokkeerd. Deze route kan door de afspraken uit dit provinciaal inpassingsplan niet worden gebruikt voor een dagelijkse ontsluiting van het Eurocircuitterrein.
 - o De Weerderdijk richting Westerhoven wordt verder afgewaardeerd door de gemeente Bergeijk vanwege verkeersoverlast en het tegengaan van sluipverkeer.
 - o De Kempervennendreef blijft beschikbaar voor verkeersbewegingen. Er zijn echter afspraken met de gemeente Bergeijk, waarmee het eigendom van de Kempervennendreef wordt gedeeld, met de intentie om op deze weg de fietser te prioriteren. Het bestemmingsplan biedt geen ruimte voor uitbreiding van de infrastructuur zoals een fietspad.



Figuur 18.18 Ontsluiting Eurocircuitterrein na volledige realisatie nieuwe Westparallel

Scenario 1: 'Terrein omvormen naar natuur' | Score: ++

- Er is een afname van verkeersbewegingen door de afname van menselijke activiteiten. Er resteert een klein aantal verkeersbewegingen voor bezoekers van het natuurgebied.
- Parkeren kan eventueel worden opgelost met bestaand aanbod in de directe omgeving of door een kleinschalig nieuw parkeerterrein.
- De bestaande infrastructuur hoeft niet te worden aangepast.

Scenario 2: 'Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan' | Score: +/-

Er treedt geen wijziging op ten aanzien van de motorvoertuigbewegingen en de parkeerbehoefte. Door de komst van de Westparallel (N69) wijzigt de dagelijkse ontsluitingsroute vanuit Valkenswaard en vanuit A67/Veldhoven.

- Het aantal verkeersbewegingen blijft gelijk maar veranderd van route.
- Een ontsluiting voor het terrein is noodzakelijk. Of de verbinding tussen Mgr. Smetsstraat en N69 moet toegankelijk worden voor al het verkeer, of het provinciaal inpassingsplan moet worden aangepast of de Kempervennendreef dient gebruikt te worden voor de ontsluiting van ook autoverkeer. Er is anders geen goede route voor het dagelijkse verkeer in dit scenario. Voor de eerste keuze is het noodzakelijk terug te komen op het raadsbesluit om de verbinding tussen Mgr. Smetsstraat en N69 enkel toegankelijk te maken voor evenementen (6 per jaar). Om het provinciaal inpassingsplan aan te passen dient in overleg getreden te worden met het bevoegd gezag zijnde provincie Noord-Brabant. Voor de derde genoemde oplossing dient in overleg getreden te worden met de gemeente Bergeijk.

Scenario 3: 'Terrein omvormen naar leisurezone' | Score: -

De exacte invulling van dit scenario is in deze fase nog niet vast te stellen. Daarom wordt voor deze quickscan als uitgangspunt een pretpark van 25 hectare met 550.000 bezoekers per jaar genomen (gemiddeld park).

- De verkeersintensiteiten gaan naar verwachting toenemen met 350 tot 1.050 verkeersbewegingen per dag
- Er moeten 100-300 parkeerplaatsen worden gerealiseerd
- Een ontsluiting voor het terrein is noodzakelijk. Of de verbinding tussen Mgr. Smetsstraat en N69 moet toegankelijk worden voor al het verkeer, of het provinciaal inpassingsplan moet worden aangepast of de Kempervennendreef dient gebruikt te worden voor de ontsluiting van ook autoverkeer. Er is anders geen goede route voor het dagelijkse verkeer in dit scenario. Voor de eerste keuze is het noodzakelijk terug te komen op het raadsbesluit om de verbinding tussen Mgr. Smetsstraat en N69 enkel toegankelijk te maken voor evenementen (6 per jaar). Om het provinciaal inpassingsplan aan te passen dient in overleg getreden te worden met het bevoegd gezag zijnde provincie Noord-Brabant. Voor de derde genoemde oplossing dient in overleg getreden te worden met de gemeente Bergeijk.
- Pieken in verkeersbewegingen als gevolg van evenementen nemen af.

Scenario 4: 'Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren' | Score +/-

Er treedt geen wijziging op ten aanzien van motorvoertuigbewegingen en de parkeerbehoefte. Voorzieningen blijven nagenoeg gelijk. Door komst N69 wijzigt de dagelijkse ontsluitingsroute vanuit Valkenswaard en vanuit A67/Veldhoven.

- Het aantal verkeersbewegingen neemt toe als gevolg van de toename van het aantal trainingen. Deze toename vindt vooral buiten de maatgevende pieken plaatsen waardoor uitbreiding van de infrastructuur niet nodig is.
- Een ontsluiting voor het terrein is noodzakelijk. Of de verbinding tussen Mgr. Smetsstraat en N69 moet toegankelijk worden voor al het verkeer, of het provinciaal inpassingsplan moet worden aangepast of de Kempervennendreef dient gebruikt te worden voor de ontsluiting van ook autoverkeer. Er is anders geen goede route voor het dagelijkse verkeer in dit scenario. Voor de eerste keuze is het noodzakelijk terug te komen op het raadsbesluit om de verbinding tussen Mgr. Smetsstraat en N69 enkel toegankelijk te maken voor evenementen (6 per jaar). Om het provinciaal inpassingsplan aan te passen dient in overleg getreden te worden met het bevoegd gezag zijnde provincie Noord-Brabant. Voor de derde genoemde oplossing dient in overleg getreden te worden met de gemeente Bergeijk.

Scenario 5: 'Het combinatiescenario' | Score: -

In dit scenario worden een aantal functies toegevoegd aan de huidige situatie. De betreffende functies zijn omschreven in de scenario-omschrijving in DEEL III van de rapportage. Deze functies opereren los van de andere (bestaande) functies en genereren daardoor eigen verkeersbewegingen. Op basis van verwachte bezoekersaantallen per jaar is het gemiddelde aantal verkeersbewegingen per dag bepaald.

- De verkeersintensiteiten gaan licht toenemen met gemiddeld 155 verkeersbewegingen per dag.
- De omvang van de parkeervraag kan op dit moment niet gedefinieerd worden. De verwachte turnover van parkeerplaatsen en aantal bezoekers per dag in het hoogseizoen is niet bekend.
- Een ontsluiting voor het terrein is noodzakelijk. Of de verbinding tussen Mgr. Smetsstraat en N69 moet toegankelijk worden voor al het verkeer, of het provinciaal inpassingsplan moet worden aangepast of de Kempervennendreef dient gebruikt te worden voor de ontsluiting van ook autoverkeer. Er is anders geen goede route voor het dagelijkse verkeer in dit scenario. Voor de eerste keuze is het noodzakelijk terug te komen op het raadsbesluit om de verbinding tussen Mgr. Smetsstraat en N69 enkel toegankelijk te maken voor evenementen (6 per jaar). Om het provinciaal inpassingsplan aan te passen dient in overleg getreden te worden met het bevoegd gezag zijnde provincie Noord-Brabant. Voor de derde genoemde oplossing dient in overleg getreden te worden met de gemeente Bergeijk.

		Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur	Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmings- plan	Scenario 3: Terrein omvormen tot leisurezone	Scenario 4: Maximaal faciliteren gebruik t.b.v. crossen	Scenario 5: Het combinatie scenario
Beoordelings- criterium	Subcriterium					
9. Verkeers- kundige effecten	9.1 Verkeerskundige effecten en maatregelen	++	0	-	0	-

Figuur 18.19 Relatieve beoordeling scenario's m.b.t. beoordelingscriterium 'Verkeerskundige effecten'

Conclusie

De verkeerskundige effecten zijn voor alle scenario's geraamd op quickscanniveau. Hieruit blijkt dat scenario 1 het beste scoort. Zowel het aantal verkeersbewegingen en de parkeerbehoefte zullen naar verwachting sterk afnemen, vergeleken met de overige vier scenario's. Dit scenario is daarom beoordeeld met score ++ en donkergroen. Zowel scenario 2 als scenario 4 scoren 0 en geel. Deze scoren namelijk een minder goed dan scenario 1 omdat zowel het aantal verkeersbewegingen als de parkeerbehoefte groter is. Er is geen groot verschil tussen scenario 2 en 4 te verwachten. Bij zowel scenario 3 als scenario 5 zal zowel een toename van het aantal verkeersbewegingen plaats vinden als ook een toename van de parkeerbehoefte. Op basis van de quickscanraming wordt verwacht dat deze toename bij scenario 3 echter groter zal zijn dan bij scenario 5. Daarom krijgt scenario 5 de beoordeling rood en -. Scenario 3 scoort relatief het minste van alle scenario's en krijgt daarom de beoordeling - en donkerrood.

19. Samenvatting beoordeling scenario's

Inleiding

In voorgaande paragrafen is toegelicht hoe de verschillende scenario's beoordeeld zijn ten aanzien van negen beoordelingscriteria. Er is toegelicht waarom de scenario's als zodanig zijn beoordeeld en regelmatig is verwezen naar de bijlagen voor de nadere onderbouwing die daar bij hoort. In de integrale beoordelingstabel zijn horizontaal de vijf scenario's weergegeven en verticaal de negen beoordelingscriteria. De beoordelingscriteria zijn conform paragraafindeling genummerd. Deze nummering is geen prioritering of weging. In deze eindtabel is in één oogopslag te zien hoe de verschillende scenario's goed en minder goed scoren op basis van de negen beoordelingscriteria. Op basis van deze integrale beoordelingstabel is geen eenduidige conclusie te trekken welk scenario het beste scoort. De tabel geeft inzicht in het feit dat ieder scenario zijn voor- en nadelen heeft. De gemeenteraad kan het inzicht in de feitelijke beoordeling uit dit deel van de rapportage, naast de andere delen van de rapportage, gebruiken als onderbouwing voor haar afweging voor de keuze van een scenario.

Integrale beoordelingstabel scenario's

	1	2	3	4	5
	Terrein omvormen tot natuur	Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw B.P.	Terrein omvormen tot leisurezone	Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren	Het combinatie scenario
1: Positionering	0	-	++	--	+
2: Maatschappelijke effecten	0	0	0/+	0	+
3: Omgevings effecten	++	0	+	-	0
4: Effecten voor ruimtelijke ordening	-	0	++	0	++
5: Juridische effecten	-	+	0	+	+
6: Financiële effecten	--	+	0	+	-
7: Ecologische effecten	++	+	--	-	0
8: Effecten energie en afval	0	0	+	0	0
9: Verkeerskundige effecten	++	0	-	0	-

Figuur 19.1 Integrale beoordelingstabel scenario's

20. Feedbackronde

Zoals in DEEL II van de rapportage is toegelicht is de zogenaamde feedbackronde onderdeel van het gevoerde proces in dit project. De feedbackronde bestaat uit twee onderdelen: de reacties op de conceptrapportage en de resultaten van de representatieve enquête. Deze twee onderdelen zijn hieronder toegelicht. Daarnaast zijn de scenario's ook ambtelijk voorgelegd aan de provincie Noord-Brabant. De bevindingen daarvan zijn in de derde paragraaf van dit hoofdstuk beschreven.

20.1 Reacties op de concept-rapportage

Zoals in DEEL II van deze rapportage is toegelicht hebben alle stakeholders en andere geïnteresseerden in Valkenswaard kunnen reageren op de conceptrapportage zoals gepubliceerd op 30 april 2021. U leest nu de definitieve rapportage van 1 juni 2021. De gemeente heeft alle reacties op de Conceptrapportage gebundeld en één op één toegevoegd als bijlage 14 in DEEL V van deze definitieve rapportage. In totaal hebben 46 inwoners en partijen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Daarnaast is een nota van reacties opgesteld, waarin de reacties door de gemeente van een beantwoording zijn voorzien. Ook deze is opgenomen in DEEL V van de rapportage, als bijlage 15 in het bijlagenboek. Hierdoor is voor de gemeenteraad inzichtelijk wat de reacties op de conceptrapportage zijn en kan dit worden meegenomen in de afweging en de besluitvorming.

20.2 Resultaten representatieve enquête

Zoals in DEEL II van deze definitieve rapportage is toegelicht, is een enquête uitgezet om de mening over het project Toekomst Eurocircuit breder in de Valkenswaardse samenleving te peilen.

U leest nu de definitieve rapportage van 1 juni 2021. In deze paragraaf is de samenvatting van de analyse van onderzoeksbureau Het PON/Telos beschreven, met verwijzing naar de complete rapportage van Het PON/Telos in DEEL V van de rapportage, het bijlagenboek.

Samenvatting

Inleiding: De gemeente Valkenswaard werkt momenteel, samen met belanghebbenden en betrokkenen, aan een nieuw toekomstplan voor het Eurocircuit terrein. Het toekomstplan wordt gevormd aan de hand van scenario's, die zijn ingevuld met betrokkenen en belanghebbenden. Om de mening van de inwoners van Valkenswaard ten aanzien van (de toekomst van) het Eurocircuit terrein in beeld te brengen, heeft Het PON/Telos in opdracht van de gemeente een vragenlijst onder inwoners uitgezet. De resultaten van dit onderzoek brengen in beeld wat de betekenis is van het Eurocircuit terrein voor de inwoners van Valkenswaard, hoe zij de huidige situatie ervaren en hoe zij aankijken tegen de verschillende (elementen uit de) scenario's voor de toekomst van het Eurocircuit terrein.

Respons: In totaal hebben 1.348 inwoners uit Valkenswaard de vragenlijst ingevuld. Van de 3.000 inwoners die van de gemeente een uitnodiging ontvingen (steekproef), vulden 988 inwoners de vragenlijst in. Dit is een responspercentage van 33%. Daarnaast hebben 360 inwoners van Valkenswaard zelf een toegangscode opgevraagd en de vragenlijst ingevuld. Met dit aantal kunnen we betrouwbare uitspraken doen over de populatie van Valkenswaard.

Betekenis van het Eurocircuitterrein: huidige situatie

Voor ruim de helft (54%) van de respondenten is het Eurocircuit terrein (zeer) belangrijk, voor 17 procent een beetje en voor 29 procent niet. Aan respondenten is gevraagd op welke manier zij betrokken zijn bij het Eurocircuit terrein. Ruim een derde (35%) is omwonende, vier op de tien respondenten (41%) bezoeken het terrein wel eens bij evenementen van de motor- en rallysport en ongeveer een kwart (23%) bezoekt het terrein wel eens bij andere evenementen. 31 procent is niet betrokken bij het Eurocircuit terrein.

Bijna alle respondenten (94%) vinden dat het terrein een belangrijk thuishonk is voor diverse verenigingen in Valkenswaard. Een grote meerderheid is van mening dat het Eurocircuit terrein een belangrijke bijdrage levert aan de bekendheid van Valkenswaard (87%), belangrijk is voor (het voortbestaan van) de gemotoriseerde sporten in Valkenswaard (85%), een belangrijke bijdrage levert aan de economie van Valkenswaard (80%) en belangrijk is voor (het voortbestaan van) de gemotoriseerde sport in Nederland (74%). Slechts 9 procent geeft aan dat het terrein niet belangrijk is voor Valkenswaard.

Drie kwart (74%) van de respondenten ervaart geen knelpunten met betrekking tot het Eurocircuit terrein. Inwoners die wel knelpunten ervaren, ervaren met name geluidsoverlast ten tijde van evenementen (17%), geluidsoverlast door gemotoriseerde sportverenigingen bij trainingen (13%) en verkeersoverlast voor en na afloop van evenementen (11%). Ook vindt 16 procent dat de activiteiten op het Eurocircuit terrein slecht zijn voor natuur en milieu. Respondenten die aangeven omwonende te zijn, ervaren vaker knelpunten dan respondenten die zichzelf niet als omwonende beschouwen.

Toekomst van het Eurocircuitterrein

We hebben inwoners de vijf scenario's, die de gemeente samen met betrokkenen en belanghebbenden heeft opgesteld, voorgelegd. Respondenten staan het meest positief tegenover scenario 2 (situatie behouden: huidig feitelijk gebruik legaliseren), gevolgd door scenario 5 (combinatiescenario) en 4 (maximaal faciliteren crossen). Over scenario 1 (Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur) en 3 (Eurocircuit terrein omvormen tot leisurezone) zijn beduidend minder inwoners positief.

Bij ieder scenario noemen respondenten zowel positieve als negatieve punten.

- Scenario 1 (Eurocircuitterrein volledig omvormen tot natuurgebied)

Het argument dat het meest genoemd wordt, is dat extra natuur altijd gestimuleerd moet worden. Natuur is goed voor een gezondere leefomgeving. Dit scenario zou het terrein toegankelijker maken voor meer verschillende doelgroepen. Ook wordt in dit scenario de ervaren overlast van het huidige Eurocircuit terrein tegengegaan.

Negatief aan dit scenario vindt men dat de verenigingen die op dit moment gebruik maken van het terrein hun plek verliezen en sportactiviteiten en evenementen verdwijnen. Dit heeft volgens respondenten negatieve gevolgen voor de bekendheid en reuring in Valkenswaard en daarmee ook voor de economie. De focus zou volgens respondenten moeten worden gelegd op behoud en versterking van de reeds bestaande natuur in Valkenswaard en eventueel groenere invulling in en om het Eurocircuit terrein, maar het Eurocircuit terrein moet niet verdwijnen voor meer natuur.

- Scenario 2 (situatie behouden: huidig feitelijk gebruik legaliseren)

Het behoud van het circuit voor verenigingen en andere activiteiten wordt bij dit scenario als positief punt gezien. Het beter vastleggen van wat wel en niet mag en toename van handhaving vindt men goed. Dit geeft duidelijkheid. Inwoners die met het circuit in deze vorm zijn opgegroeid, hechten er waarde aan om het op deze manier te behouden. De activiteiten en evenementen zorgen voor reuring en zijn belangrijk voor onder andere de aantrekkelijkheid en lokale economie van Valkenswaard. Ook zou behoud van het circuit voorkomen dat motorcrossers de natuurgebieden intrekken. Over de negatieve aspecten van dit scenario is men verdeeld; de één vindt dat er niet genoeg ruimte gelaten wordt aan de gemotoriseerde sporten, een ander vindt juist dat er niet genoeg gedaan wordt tegen de milieubelasting en de (geluids-)overlast van de gemotoriseerde sporten. Daarnaast worden er vragen gesteld over hoe bestaande problemen als geluid- en parkeer- en verkeersoverlast in dit scenario geminimaliseerd worden.

- Scenario 3 (Eurocircuitterrein omvormen tot leisurezone)

Positief aan dit scenario vinden respondenten dat het meer mogelijkheden biedt voor het gebied. Door diverse activiteiten op het terrein is het terrein toegankelijker voor een breder publiek. Een leisuregebied kan meer naamsbekendheid creëren voor Valkenswaard en toerisme stimuleren. Daarmee kan het bijdragen aan de economie van Valkenswaard en zorgen voor werkgelegenheid. Het wordt in dit scenario als negatief gezien dat verenigingen geen plek meer hebben om samen te komen en hierdoor mogelijk verdwijnen. Dit scenario zou ook kunnen leiden tot een grotere drukte en daarmee (nieuwe vormen van) overlast. Bovendien zouden er reeds genoeg recreatieplekken zijn.

- Scenario 4 (maximaal faciliteren crossen)

Het behoud van het circuit wordt, net als bij scenario 2, als positief punt gezien. Men vindt het goed dat de gemotoriseerde sport zich bij dit scenario het meest kan ontwikkelen en het Eurocircuit op de kaart blijft staan in de (internationale) gemotoriseerde sport. Het verduurzamen van de gemotoriseerde sporten wordt als positief gezien, al vreest men er ook voor dat dit op korte termijn lastig te realiseren is. Een aantal respondenten ziet bij dit scenario een risico op een toename van de overlast voor omwonenden, onder andere in de vorm van geluid, stank, parkeren en vervuiling. Daarnaast maken sommigen zich zorgen over verdringing van de nietgemotoriseerde activiteiten in dit scenario.

- Scenario 5 (combinatiescenario)

Respondenten vinden het positief dat het terrein op deze manier breder toegankelijk wordt. Ze vinden het positief dat de huidige verenigingen gebruik kunnen blijven maken van het terrein en dat het terrein tegelijkertijd meer diverse mogelijkheden biedt voor andere doelgroepen. Het 'voor ieder wat wils' – principe in dit scenario wordt als groot pluspunt gezien. Men twijfelt wel over de realiseerbaarheid van dit scenario, zowel in praktische zin (voldoende oppervlakte) als over de samenwerking tussen verschillende partijen. Een deel van de respondenten vindt dit scenario nog te onduidelijk om de gevolgen ervan te overzien. Het gebrek aan scherpe keuzes (ten opzichte van de andere scenario's) doet sommige respondenten vrezen voor 'ruis' in de besluitvorming.

Acht op de tien (80%) respondenten zijn van mening dat het Eurocircuit terrein in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden. Respondenten die aangeven omwonende te zijn, zijn het daar minder vaak mee eens. Van de respondenten die aangeven dat het terrein in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden of hier geen duidelijke mening over hebben, geeft 32 procent aan dat inwoners vrij gebruik moeten kunnen maken om buiten verengingsverband gemotoriseerde sporten te beoefenen, 46 procent vindt van niet. 8 procent is van mening dat het aantal uren dat met motorgeluid gecroost mag worden op het terrein moet worden verlaagd, zeven op de tien respondenten (70%) vinden van niet. Daarnaast vindt 39% juist dat het aantal uren moet worden verhoogd. 27 procent is het hier niet mee eens. Men is verdeeld over de mate waarin men het belangrijk vindt dat de auto- en motorsporten op het Euroterreincircuit moeten overgaan naar elektrische motoren.

Een ruime meerderheid van de respondenten (88%) is van mening dat de nietgemotoriseerde verenigingen die op dit moment gebruik maken van het terrein, daar in de toekomst ook gebruik van moeten kunnen maken. 59 procent vindt dat het terrein (ook) ruimte moet bieden aan andere/nieuwe niet gemotoriseerde verenigingen. Over de toegankelijkheid van het terrein voor vrije recreatie zijn de meningen verdeeld. Dit geldt ook voor de vraag of er meer natuur op het Eurocircuit terrein moet komen.

Verschillen tussen inwoners uit de steekproef en inwoners die niet in de steekproef zitten

Inwoners die niet in de steekproef zitten, maar zelf een toegangscode bij de gemeente hebben aangevraagd, zijn vaker direct betrokken bij het Eurocircuit terrein dan inwoners uit de steekproef. Zij geven vaker aan dat het Eurocircuit terrein voor hen persoonlijk zeer belangrijk is (39%) dan inwoners uit de steekproef (23%). Ook geven zij vaker aan omwonende te zijn (48% t.o.v. 30%), het terrein vaker te bezoeken bij motor- en rallysport (55% t.o.v. 35%) en bij andere evenementen (27% t.o.v. 21%). Daarnaast zijn zij vaker lid/vrijwilliger bij één van de verenigingen die gebruik maken van het terrein (10% t.o.v. 3%). De inwoners die niet in de steekproef zitten zijn veel minder vaak niet betrokken bij het Eurocircuit terrein (13%) dan inwoners uit de steekproef (37%).

Uit de resultaten blijkt dat inwoners die niet in de steekproef zitten een meer uitsproken mening over (de toekomst van) het Eurocircuit terrein hebben dan inwoners uit de steekproef. Het gaat hierbij zowel om meningen van inwoners die een voorkeur hebben voor het behoud van het Eurocircuit, als meningen van inwoners die een voorkeur hebben voor een andere invulling van het Eurocircuit terrein.

Nadere analyse respondenten Lage Heide

Om specifiek inzicht te krijgen in de woonwijk Lage Heide, welke dichtbij het Eurocircuit ligt, is een aanvullende analyse uitgevoerd voor de responsgroep die woonachtig is in deze wijk. Omdat dit een relatief kleine responsgroep betreft (63 respondenten) kan een indicatief beeld geschetst worden van de resultaten hiervan. De extra analyse heeft betrekking op: in hoeverre de respondenten van mening zijn dat het Eurocircuit in de toekomst al dan niet voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden en de vragen over de houding ten opzichte van de verschillende scenario's.

De helft (53%) van de respondenten uit Lage Heide is van mening dat het Eurocircuit terrein in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden. Een derde (36%) antwoordt met nee, 11 % procent heeft geen mening. Respondenten uit Lage Heide staan met 50% procent positief tegenover scenario 1 (Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur), 46% kiest voor scenario 5 (combinatiescenario), gevolgd door 30% voor scenario 2 (Situatie behouden: huidig feitelijk gebruik legaliseren) en scenario 4 (maximaal faciliteren crossen) met 25%. Over scenario 3 (Eurocircuit terrein omvormen tot leisurezone) zijn de respondenten uit Lage Heide het minst positief: 18% kiest hiervoor.

Voor de uitgebreide analyse van de wijk Lage Heide inclusief tabellen verwijzen we u naar bijlage 17 in DEEL V, het bijlagenboek.

20.3 Ambtelijke reactie provincie Noord-Brabant

Inleiding

Voor ieder scenario geldt dat medewerking van de provincie Noord-Brabant noodzakelijk is. Daarom is reeds in deze fase regelmatig contact geweest tussen de gemeente Valkenswaard en de provincie Noord-Brabant. De scenario's zoals in DEEL III van deze rapportage beschreven zijn ambtelijk voorgelegd aan de provincie, zodat een eerste beeld ontstaat over de grondhouding van de provincie jegens deze scenario's.

Er is getoetst of de 5 scenario's passen binnen het provinciale beleid en of er aandachtspunten zijn waarmee in de verdere scenario uitwerking rekening moet worden gehouden. Gelet op de fase waarin het proces zich nu bevindt is dit op hoofdlijnen gedaan en is ingegaan op de provinciale belangen.

Deze liggen besloten in de Brabantse omgevingsvisie en de Verordening(en), het gaat hierbij om:

1. De interim omgevingsverordening
2. Ontwerp van de Omgevingsverordening
3. De scenario's
4. Bevindingen algemeen

Algemene bevindingen

De provincie geeft aan dat het goed is om samen met stakeholders een ontwikkelingsrichting te bepalen voor het terrein en gebied. Het provinciaal beleid gaat uit van een goede balans. In het combinatiescenario (nr. 5) ziet de provincie een benadering van meerwaardecreatie terug. Daarbij gaat het immers nooit om één belang zoals in de separate scenario's is beschreven, maar een evenwichtige toedeling van functies waar de belangen worden geïntegreerd.

Voor het provinciaal beleid wordt geadviseerd de in het advies genoemde algemene en specifieke uitgangspunten te betrekken bij de uitwerking van de scenario's. De provincie heeft aangegeven graag mee te kijken met de verdere uitwerking van door de gemeenteraad gekozen scenario. Het ambtelijke advies van de provincie Noord-Brabant is toegevoegd in deel V, het bijlagenboek.

Colofon

Titel	Definitieve rapportage Toekomst Eurocircuit	
Ambtelijk Opdrachtgever	Hans Appelmans	
Projectteam	Roger Bueters Kasper van de Langenberg Maarten van Leeuwen Nina Meuffels Paul van Schuylenburg Henriëtte van der Heijden Suzan Looijmans	Projectmanager Projectleider Programmamanager Projectassistent Projectcontroller Communicatie adviseur Juridisch adviseur
Advisering intern	Daniëlle Notten Geert-Jan van Schijndel Joyce van Doremalen Marc Walta Marco Faas Max Tollenaar Okke Feekes Chris Sandkuijl Ben van der Aa	Adviseur Financiën Adviseur Duurzaamheid Adviseur Vrijetijdseconomie Adviseur Juridische zaken Adviseur Economische Zaken Adviseur Strategie Adviseur Verkeer Adviseur Bos, natuur en landschap Adviseur Vastgoed

Advisering extern

Pels Rijcken
ZKA Leisure Consultants
Brabantse Milieu Federatie
Econsultancy
Peutz
Het PON/Telos
Accent Adviseurs
Tritium

Vormgeving

Nina Meuffels

Aantal pagina's

153 (exclusief DEEL V bijlagenboek)

Datum

01-06-2021

Disclaimer

Dit document is uitsluitend bestemd voor de gemeente Valkenswaard. Het is niet bedoeld voor andere partijen, buiten deze doelgroep, en het gebruik van dit rapport door andere partijen is dan ook voor eigen risico. De gemeente aanvaardt geen aansprakelijkheid voor het gebruik van dit document anders dan waarvoor het is opgesteld en aanvaardt geen aansprakelijkheid jegens andere partijen.

Bijlage 2 Notitie reikwijdte en detailniveau (6 juli 2021)



Notitie Reikwijdte en Detailniveau

**M.e.r. voor het bestemmingsplan Eurocircuit
Valkenswaard**

projectnummer 0474260
definitief
6 juli 2022

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

M.e.r. voor het bestemmingsplan Eurocircuit Valkenswaard

projectnummer 0474260

definitief
6 juli 2022

Opdrachtgever

Gemeente Valkenswaard

Gecontroleerd:

datum	beschrijving	vrijgave
6 juli 2022	definitief	

Inhoudsopgave

Blz.

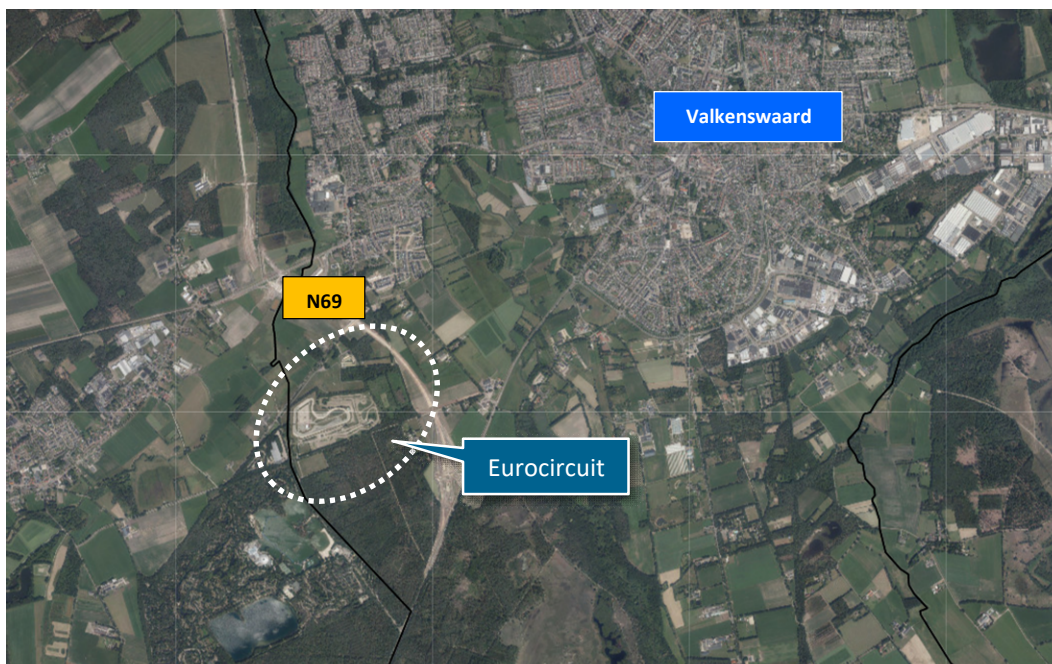
1	Inleiding	1
1.1	Over deze Notitie reikwijdte en detailniveau	1
1.2	Beknopte voorgeschiedenis	2
1.3	Waarom een milieueffectrapportage?	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Planhistorie en voorgenomen ontwikkeling	6
2.1	(Plan)historie Eurocircuit	6
2.2	Voorgenomen ontwikkeling en referentiesituatie	7
2.2.1	Inleiding	7
2.2.2	Referentiesituatie	8
2.2.3	Voorgenomen gebruik	9
2.2.4	Autonome ontwikkeling en referentiesituatie	10
3	Wat wordt onderzocht in het MER	11
3.1	Voorkeursalternatief en optimalisatievarianten	11
3.2	Vergelijking met de feitelijke, legale situatie op het Eurocircuitterrein en autonome ontwikkelingen	11
3.3	Beoordelingskader	11
3.4	Mitigerende en compenserende maatregelen	14
3.5	Naar het bestemmingsplan	14
4	De procedurestappen en inhoudelijke verplichtingen	16
4.1	De procedurestappen	16
4.2	Planning	17
4.3	Inhoudelijke vereisten van het MER	17

Bijlage 1 Voorgenomen gebruik

1 Inleiding

1.1 Over deze Notitie reikwijdte en detailniveau

Het Eurocircuitterrein in Valkenswaard (figuur 1.1) is een terrein waar verschillende vormen van sport worden beoefend. Het Eurocircuitterrein biedt ruimte voor trainingen en wedstrijden van de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV) (figuur 1.2). Naast de gemotoriseerde sporten biedt het Eurocircuitterrein ook ruimte aan Wielervederijvereniging TWC de Kempen, Fietscrossvereniging Lion d'Or en Politiehondenvereniging de Verdiger.



Figuur 1.1: Ligging van het Eurocircuitterrein

De bestemmingsplannen van het Eurocircuitterrein zijn sterk verouderd. De gemeente Valkenswaard heeft daarom besloten een nieuw bestemmingsplan op te stellen en daarin het bestaande gebruik mogelijk te maken¹. Het vaststellen van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Valkenswaard is het te nemen besluit.

Rond het Eurocircuitterrein is een geluidzone aanwezig, die indertijd 'van rechtswege' is vastgesteld. Deze geluidzone bepaalt voor de huidige situatie wat de toegestane geluidbelasting rond het Eurocircuitterrein is en geeft daarmee beperkingen aan het gebruik van het terrein. Gekoppeld aan het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan wordt mogelijk ook deze geluidzone opnieuw vastgesteld. Of dat zal gebeuren is nog afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek in het MER en de afwegingen die op basis daarvan zullen worden gemaakt. Deze zone ligt deels in de gemeente Bergeijk. Een nieuw besluit over de geluidzone moet ook door de raad van de gemeente Bergeijk worden genomen.

¹ Dit is scenario 2 uit het onderzoek 'Toekomst Eurocircuit' (zie verder paragraaf 2.2.1)



Figuur 1.2: Verenigingen op het Eurocircuitterrein

Om het besluit over het bestemmingsplan mogelijk te maken wordt een **milieueffectrapportage (m.e.r.)** doorlopen. Dat betekent dat een **milieueffectrapport (MER)** wordt opgesteld. In het MER worden de milieugevolgen van het Eurocircuitterrein onderzocht. De milieu informatie in het MER wordt gebruikt voor de besluitvorming over het bestemmingsplan. De verwachting is dat vanwege de uitgangspunten voor de voorgenomen ontwikkeling er geen Passende beoordeling nodig is. Als bij het opstellen van het MER echter mocht blijken dat er negatieve effecten op Natura 2000 kunnen optreden wordt bij het MER ook een Passende beoordeling gemaakt. In de Passende beoordeling wordt ingegaan op de effecten van het Eurocircuitterrein met bijbehorend gebruik op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Deze Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. De NRD beschrijft de voorgenomen ontwikkeling en maakt inzichtelijk welke milieuaspecten in het MER zullen worden onderzocht. De NRD is daarmee de **onderzoeksagenda** voor het MER. De NRD heeft als concept ter inzage gelegen. De resultaten van de inspraak zijn verwerkt in deze (definitieve) versie van de NRD.

1.2 Beknopte voorgeschiedenis

Het Eurocircuitterrein ligt in de gemeente Valkenswaard, tegen de gemeentegrens met Bergeijk. Het terrein heeft een oppervlakte van ongeveer 61 ha. Onlangs is nieuwe Westparallel N69 geopend, een nieuwe provinciale weg ten westen van de kern Dommelen.



Figuur 1.3: De verschillende vigerende bestemmingsplannen van de gemeente Valkenswaard (blauw Buitengebied 1977, rood Buitengebied 2013, rood over blauw Buitengebied 2013). In het aangrenzende gebied van de gemeente Bergeijk is het Bestemmingsplan Buitengebied Bergeijk 2011 van kracht

Op het Eurocircuitterrein zijn zoals hiervoor aangegeven verschillende verenigingen gehuisvest (zie figuur 1.2). De huidige bestemmingsplannen van het Eurocircuitterrein en de milieuvergunningen voor de gemotoriseerde sporten zijn sterk verouderd en toe aan actualisatie. De bestemmingsplannen dateren uit 1977 en 2013 (zie figuur 1.3) en de milieuvergunningen van de gemotoriseerde sporten uit 1993.

In het verleden zijn al diverse pogingen tot actualisatie van het bestemmingsplan ondernomen. De meest recente poging strandde met het raadsbesluit van 24 oktober 2019² om het bestemmingsplan (om meerdere redenen) niet vast te stellen. Dat besluit werd genomen nadat een m.e.r.-procedure was doorlopen, die was gestart met de publicatie van een NRD³ op 15 februari 2018. Als onderdeel van die procedure is in 2019 een MER opgesteld waarin verschillende alternatieven zijn onderzocht. Over dat MER heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een (negatief) advies uitgebracht⁴. Dit advies is mede gebruikt voor het opstellen van de onderzoeksagenda in deze NRD. Bij het opstellen van het MER wordt, waar mogelijk, gebruik gemaakt van de informatie in het MER uit 2019.

Rond het Eurocircuitterrein is een 'zone van rechtswege' aanwezig. Deze dateert van 1 juli 1993 en is het gevolg van de Wet geluidhinder (Wgh). Deze zone dient ter bescherming van de omgeving tegen geluidhinder. De ligging van de geluidzone van rechtswege is volgens de Wgh bepaald als de 50 dB(A)-geluidcontour ten gevolge van de zoneringsplichtige inrichting(en), op 1 juli 1993. Voor het Eurocircuitterrein kan de ligging van deze 50 dB(A)-geluidcontour in 1993 mede worden

² te vinden op de website van de gemeente Valkenswaard

³ U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissierner.nl projectnummer 3318 in te vullen in het zoekvak

⁴ MER en toetsingsadvies zijn te vinden op www.commissierner.nl

afgeleid op basis van in 1985 door adviesbureau DGMR in opdracht van de provincie Noord-Brabant uitgevoerd onderzoek ten behoeve van mogelijk noodzakelijke geluidzonering.

Vanwege de blijvende maatschappelijke discussie over het bestaansrecht van het circuit en de toekomst hiervan heeft de gemeente Valkenswaard opnieuw besloten een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuitterrein op te stellen. Om te werken aan een gezamenlijk draagvlak voor de toekomst van het terrein en om maatschappelijke onrust zoveel mogelijk te voorkomen is de uitwerking van het toekomstperspectief voor het Eurocircuitterrein gezamenlijk met alle belanghebbenden die zich bereid hebben getoond om mee te doen, vormgegeven. Dit is gebeurd in de vorm van het uitwerken van een aantal scenario's (toekomstperspectieven) voor het toekomstige gebruik en de inrichting van het terrein. Op basis van deze scenariostudie heeft de raad van Valkenswaard op 15 juli 2021⁵ een keuze gemaakt. Besloten is om het scenario waarin de bestaande, feitelijke situatie wordt gelegaliseerd op te nemen in een nieuw bestemmingsplan.

In het onderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied dat uiteindelijk in het bestemmingsplan wordt opgenomen. Het studiegebied is het gebied waar als gevolg van het Eurocircuitterrein effecten kunnen optreden. De omvang van het studiegebied hangt af van het onderwerp: voor de effecten van geluid is het studiegebied groter dan voor bodem of water. Op dit moment is de begrenzing van het plangebied nog niet exact bekend, omdat dit nog kan afhangen van de uitkomsten van het onderzoek en de keuzes die nog moeten worden gemaakt.

1.3 Waaron een milieueffectrapportage?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan een milieueffectrapport 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, 'wijziging of uitbreiding van permanente racebanen voor gemotoriseerde voertuigen'. Doel van de milieueffectrapportage is het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Omdat de wijziging van het gebruik van het Eurocircuitterrein (kolom 1) mogelijk de drempelwaarden (kolom 2) uit het Besluit milieueffectrapportage overschrijden en hiervoor een bestemmingsplan zoals bedoeld in kolom 3 (plannen) wordt opgesteld moet een m.e.r.-beoordeling⁶ worden uitgevoerd. Omdat op voorhand duidelijk is dat belangrijke nadelige milieugevolgen niet kunnen worden uitgesloten is er in het kader van de zorgvuldigheid voor gekozen om de m.e.r.-procedure te doorlopen.

⁵ <https://valkenswaard.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/c8c7d100-7839-4e7d-8c69-1745e078081a?documentId=6f4a2f96-3bde-41c0-a3fc-53af145ece16>

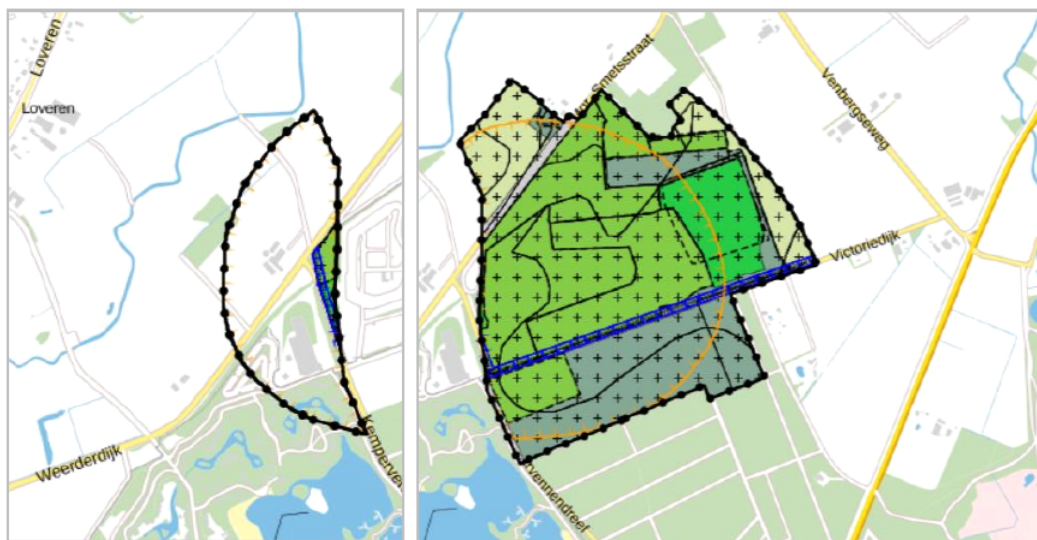
⁶ Bij een m.e.r.-beoordeling moet het bevoegde gezag (in dit geval de gemeente) aan besluit nemen of een m.e.r. noodzakelijk is. Er kan echter ook – zoals in dit geval – voor worden gekozen om direct een m.e.r. te starten

Tabel 1-1 Activiteit D43 uit het Besluit milieueffectrapportage

	Kolom 1 Activiteit	Kolom 2 Drempelwaarde	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
D 43	De aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een openstelling van acht uren of meer per week of 2. een oppervlakte van 5 hectare of meer.	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 besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn, 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.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de voorgenomen ontwikkeling en planhistorie. Daarbij wordt onder andere ingegaan op ontwikkelingen die in het nieuwe bestemmingsplan worden vastgelegd. In hoofdstuk 3 is beschreven hoe het milieueffectrapport wordt uitgevoerd.



Figuur 1.4: In de procedure die in 2019 is gestaakt is dit plangebied gehanteerd: links in de gemeente Bergeijk en rechts in de gemeente Valkenswaard (bron: MER, 2019)

2 Planhistorie en voorgenomen ontwikkeling

2.1 (Plan)historie Eurocircuit

Historie van het Eurocircuitterrein

Het Eurocircuitterrein werd zo'n 50 jaar geleden, in 1971 geopend. Het was het eerste speciaal voor de rallycross gebouwde circuit van Nederland. Door de jaren heen werd er door steeds meer verschillende klassen geracet op het circuit. In 1976 werd er voor het eerst gereden voor het officiële FIA Europees Kampioenschap, van 1973 tot en met 1975 was het EK rallycross nog officieus. Naast de races van de motorcross- en de rallycrossvereniging vonden er in de jaren '80 ook caravanraces en de achteruitrijdwedstrijden met Dafjes plaats. Deze evenementen werden zelfs op de landelijke televisie uitgezonden en mensen uit het hele land kwamen op de sensatio-nele races af.

Het motorcrosscircuit van MV Valkenswaard maakt sinds 1976 deel uit van het Eurocircuitterrein. De eerste Grand Prix voor motorcross (de belangrijkste internationale motorcrosswedstrijd) werd hier verreden in 1974. Vanaf midden jaren tachtig tot 2021 is de Grand Prix vrijwel elk jaar terug-gekeerd naar Valkenswaard. Een ander groot publieksevenement dat op het Eurocircuit tussen 2003 en 2018 werd georganiseerd is de Dakar Preproloog. Hierbij werden de voertuigen (auto's en motoren) die deelnemen aan de Dakar Rally gedemonstreerd op zowel het rallycrosscircuit als het motorcrosscircuit, aan circa 20.000 toeschouwers.

In de loop der tijd is het Eurocircuitterrein uitgebreid met een wiel- en fietscrossbaan en vestigde ook de politiehondenvereniging zich op het terrein. Ook op de fietscrossbaan werden regel-matig grote internationale wedstrijden georganiseerd met als hoogtepunt de wereldkampioen-schappen in 2004. Net als de fietscrossers zijn ook de renners van TWC de Kempen bijna dagelijks te vinden op de wielersbaan of het veldrijparcours.

Op dit moment ontplooiën de volgende 5 verenigingen activiteiten op het Eurocircuitterrein (zie figuur 1.2):

- Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV);
- Motorcross Vereniging Valkenswaard (MVV);
- Wielervereniging TWC de Kempen;
- Fietscrossvereniging Lion d'Or;
- Politiehondenvereniging de Verdediger.

Bestemmingsplan Eurocircuitterrein 2019

In 2019 waren de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk voornemens om het bestemmingsplan (inclusief MER) Eurocircuitterrein te actualiseren en de gebruiksmogelijkheden op het terrein te vergroten. Op 24 oktober 2019 heeft de gemeenteraad echter besloten het ontwerpbestem-mingsplan Eurocircuitterrein niet vast te stellen. Dit gezien er destijds meerdere gebreken zijn geconstateerd in het bestemmingsplan en plan-MER.

Project 'Toekomst Eurocircuit'

Na dit besluit is de gemeente Valkenswaard gestart met het ontwikkelen van een nieuwe visie voor het Eurocircuit. Met het project 'Toekomst Eurocircuit' is onderzocht hoe de gemeente, be-langhebbenden en betrokkenen de toekomst van het Eurocircuitterrein voor zich zien. Hiervoor is een aantal toekomstscenario's voor het plangebied uitgewerkt, namelijk:

1. terrein omvormen tot natuur
2. huidige feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan

3. terrein omvormen tot leisurezone
4. het gebruik ten behoeve van crossen maximaal faciliteren
5. combinatiescenario.

De vijf scenario's zijn op een aantal criteria beoordeeld, namelijk:

- Positionering
- Maatschappelijke effecten
- Omgevingseffecten
- Effecten ruimtelijke ordening
- Juridische effecten
- Financiële effecten
- Effecten energie en afval
- Ecologische effecten (natuur)
- Verkeerskundige effecten

In het kader van het Project 'Toekomst Eurocircuit' heeft een uitgebreide participatie met de omgeving plaatsgevonden.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek en de resultaten van de participatie heeft de gemeenteraad van Valkenswaard bijna unaniem op 15 juli 2021 gekozen voor scenario 2. Dit scenario vormt het vertrekpunt voor het nieuw vast te stellen bestemmingsplan.

Besluit korte termijn aanpak

Op 22 september 2020 heeft het college besloten om daar waar mogelijk de verenigingen te faciliteren door middel van tijdelijke vergunningen om strijdigheden in het gebruik op te heffen tot besluitvorming over een nieuw bestemmingsplan heeft plaatsgehad. Inmiddels is een groot aantal bouwwerken technisch op orde gemaakt en zijn vergunningen verleend.

2.2 Voorgenomen ontwikkeling en referentiesituatie

2.2.1 Inleiding

In het MER wordt de toekomstige situatie (inrichting en gebruik) van het gebied onderzocht. In de m.e.r.-terminologie wordt dit aangeduid als de voorgenomen ontwikkeling. De voorgenomen ontwikkeling komt overeen met scenario 2 uit het project 'Toekomst Eurocircuit' en kan als volgt worden gedefinieerd:

- *Het vastleggen van de huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik van het Eurocircuitterrein in een nieuw bestemmingsplan.*

Als gevolg van het langdurig niet actualiseren van het bestemmingsplan is er een verschil ontstaan tussen de feitelijke situatie en het planologische kader. Het is noodzakelijk om, naast het vergunde gebruik, een aantal niet legale zaken positief te bestemmen in het uit te werken bestemmingsplan. Dit omdat de verenigingen die het betreft geen bestaansmogelijkheden hebben wanneer deze zaken niet planologisch gelegaliseerd worden. In §2.2.2 wordt nader ingegaan op het planologisch legale gebruik en het gebruik dat strijdig is met het bestemmingsplan.

Als onderdeel van de voorgenomen ontwikkeling wordt mogelijk ook de huidige geluidzone opnieuw vastgesteld. Daarnaast wordt inmiddels overwogen om een aantal agrarische percelen in de omgeving van het Eurocircuitterrein te gebruiken voor parkeren tijdens grote evenementen.

Dit tevens om de overlast voor omwonenden zo veel mogelijk te beperken. Om dat juridisch mogelijk te maken moet voor de betreffende percelen – als daar voor wordt gekozen – de bestemming worden aangepast.

2.2.2 Referentiesituatie

De huidige fysieke situatie en het vergunde gebruik op het Eurocircuitterrein is nog niet overal juist vastgelegd in c.q. mogelijk op basis van de geldende bestemmingsplannen. In het voorgenomen nieuwe bestemmingsplan worden de fysieke situatie en dit gebruik wel op de juiste manier bestemd, vastgelegd en mogelijk gemaakt. In het hiernavolgende is per vereniging weergegeven welk gebruik momenteel planologisch is toegestaan en welk gebruik momenteel in strijd is met het bestemmingsplan⁷. Deze informatie is de basis het bepalen van de referentiesituatie en voor de voorgenomen activiteit, waarin het huidige gebruik mogelijk wordt gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan.

Met de huidige feitelijke fysieke situatie bedoelen we de nu aanwezige gebouwen, bouwwerken en de circuits (banen) van de verenigingen. Kortom, alles wat je ziet. Met het bijbehorend vergund gebruik wordt bedoeld wat is toegestaan op basis van de verleende vergunningen per vereniging. Het doel is om op basis van deze uitgangspunten te komen tot een heldere en toepasbare regeling die enerzijds duidelijk is voor verenigingen en anderzijds voor de omwonenden, inclusief handhaafbaarheid.

Vereniging	Activiteit	planologisch legaal? (mits voldaan aan de voorwaarden)	Mogelijk op basis van vigerende bestemmingsplannen (huidig strijdig gebruik)
NRV (autosport)	autosport	ja	
	kamperen		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; off road cursussen en georganiseerde races met crossmotoren		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; 'Altijd al een coureur willen zijn'		niet mogelijk
	parkeren	ja, voor zover bestemd als cross- of parkeerterrein	niet mogelijk voor zover agrarisch bestemd
	bouwwerken	Ja, tot maximaal 104 m ²	overige gebouwen, samen 737 m ²
	motorcross	ja, voor zover bestemd als crossterrein	niet mogelijk voor zover bestemd als bos
	kamperen		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; off road cursussen en georganiseerde races met crossmotoren		niet mogelijk

⁷ gebaseerd op een analyse door Pels Rijcken, opgenomen in notitie Peutz dd 19 januari 2022

Vereniging	Activiteit	planologisch legaal? (mits voldaan aan de voorwaarden)	Mogelijk op basis van vigerende bestemmingsplannen (huidig strijdig gebruik)
MVV (motorcross)	parkeren	ja, voor zover bestemd als cross- of parkeerterrein)	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
	bouwwerken	ja, voor zover bestemd als crossterrein en voor zover het gaat om gebouwen van bij elkaar 545 m ²)	niet mogelijk voor zover bestemd als bos, samen 245 m ²
	het gebruik van terrein TWC de Kempen ten behoeve van een enduro voor de motorsport	ja, voor zover bestemd als (definitief) crossterrein en voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
TWC de Kempen (wielersport)	wielersportactiviteiten (trainingen, trainingsweekenden, wedstrijden)	ja, voor zover bestemd als (definitief) crossterrein en voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
	verenigingsactiviteiten (een jaarlijkse barbecue, vergaderingen, etc.)	ja	
	bouwwerken	ja, voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk, samen 306 m ²
FCC Lion d'Or (BMX)	BMX-activiteiten (trainingen, wedstrijden)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	verenigingsactiviteiten (jaarlijkse barbecue, vergaderingen, etc.)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	bouwwerken	Ja, 749 m ²	
PHV De Verdediger	hondentrainingen	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	verenigingsactiviteiten (jaarlijkse barbecue, vergaderingen, etc.)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	bouwwerken	ja (geen bestemmingsplan van kracht), samen 231m ²	

2.2.3 Voorgenomen gebruik

Ten behoeve van het uitvoeren van de milieuonderzoeken voor dit MER is nader in beeld gebracht op welke manier het Eurocircuitterrein voor de verschillende onderdelen in de toekomst zal worden gebruikt. Dit is het gebruik dat het nieuwe bestemmingsplan mogelijk moet maken. Er is daarbij in samenspraak met de verenigingen (de gebruikers van het terrein) de aantallen gebruikers, bezoekers, evenementen, gebruiksduur e.d. geïnventariseerd. Deze informatie is opgenomen in bijlage 1 bij deze NRD.

2.2.4 Autonome ontwikkeling en referentiesituatie

In het MER worden de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen beoordeeld ten opzichte van de zogenaamde referentiesituatie. Dit is de toekomstige situatie (over ongeveer 10 jaar) zoals die, uitgaande van de huidige situatie, door autonome ontwikkelingen ontstaat, dus zonder de voorgenomen ontwikkeling. Voor het Eurocircuitterrein houdt dat in het gebruik dat legaal mogelijk is op basis van de vigerende bestemmingsplannen (zie §2.2.2, grotendeels het bestemmingsplan Buitengebied 1977). De referentiesituatie voor het MER houdt rekening met autonome ontwikkelingen op basis van vastgesteld beleid en andere trends en ontwikkelingen.

De onderzoeken die voor het MER worden uitgevoerd omvatten ook de beoordeling van de effecten op Natura 2000 gebieden door stikstofdepositie. Voor de beoordeling van de effecten van de stikstofdepositie wordt een apart referentieniveau in beeld gebracht. Hierbij wordt rekening gehouden met de regelgeving en jurisprudentie die voor dit specifieke onderwerp van toepassing zijn.

3 Wat wordt onderzocht in het MER

In dit hoofdstuk is beschreven wat in het MER zal worden onderzocht. In het jargon van m.e.r.: wat is de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek in het MER? Het gaat daarbij om de alternatieven en varianten, en om het beoordelingskader en de aanpak van het effectenonderzoek.

3.1 Voorkeursalternatief en optimalisatievarianten

Omdat in het project 'Toekomst Eurocircuit' al een integrale beoordeling is uitgevoerd van verschillende alternatieven van het Eurocircuitterrein en er ook al een duidelijke keuze is gemaakt door de gemeenteraad ligt de focus van de milieueffectrapportage op het verder onderzoeken en optimaliseren van scenario 2. Daarbij wordt gezocht naar optimalisaties waarbij zowel de milieueffecten op de omgeving kunnen worden beperkt als naar mogelijkheden om het gebruik van het plangebied te verbeteren.

Uit de gezamenlijke bijeenkomsten met diverse stakeholders is al een aantal optimalisaties benoemd die mogelijk kansrijk zijn om nader te onderzoeken in het milieueffectrapport, namelijk:

- Zorg voor minder geluidsoverlast. Onderzoek of er fysieke maatregelen getroffen kunnen worden om geluidsoverlast te beperken.
- Zorg voor veiligheid en een goede bereikbaarheid. Onderzoek of de ontsluiting van het terrein en de parkeermogelijkheden kunnen worden verbeterd.
- Stimuleer elektrische voertuigen. Onderzoek welke mogelijkheden er zijn om gefaseerd over te stappen naar elektrische voertuigen.
- Behoud de aantrekkelijkheid van Valkenswaard. Onderzoek welke maatregelen getroffen kunnen worden om de ruimtelijke kwaliteit van het Eurocircuitterrein te verbeteren.

Dit kan betekenen dat in het MER één of meer varianten zullen worden onderzocht die er op zijn gericht de geluidhinder naar de omgeving te beperken. In het MER zal daarnaast gekeken worden naar andere optimalisaties, bijvoorbeeld om de waarde van het gebied voor de natuur te vergroten.

3.2 Vergelijking met de feitelijke, legale situatie op het Eurocircuitterrein en autonome ontwikkelingen

Om een goede beoordeling te kunnen maken van de milieugevolgen van het voornemen (en eventuele optimalisaties) is het essentieel om een goed beeld te hebben van de legale situatie van het Eurocircuitterrein en het gebruik dat op basis van de vigerende bestemmingsplannen mogelijk is. Zoals aangegeven in paragraaf 2.2.4 is dit samen met de autonome ontwikkeling de referentiesituatie in het MER. In het MER wordt daarom een duidelijk overzicht opgenomen van de vigerende ruimtelijke plannen en het feitelijk gebruik dat op basis daarvan mogelijk is. Daarin wordt ingegaan op de aantallen bezoekers en deelnemers, de frequentie van trainingen en evenementen, en de tijdsduur van trainingen en wedstrijden.

3.3 Beoordelingskader

In de afgelopen jaren is al veel onderzoek uitgevoerd naar de milieugevolgen van het Eurocircuitterrein. In 2019 is voor het ontwerpbestemmingsplan ook al een milieueffectrapport opgesteld.

Het beoordelingskader dat destijds is gebruikt is nog steeds relevant voor het huidige voorname. Dit beoordelingskader wordt daarom, met een beperkte uitbreiding⁸, ook voor het nieuwe MER gebruikt. In tabel 3-1 is het beoordelingskader uitgewerkt.

Tabel 3-1 Beoordelingskader milieueffectrapport

Thema	Milieuaspect	Beoordeling
Woon- en leefomgeving	Geluid	Kwantitatief
	Luchtkwaliteit	Kwantitatief
	Externe veiligheid	Kwantitatief/kwalitatief
	Geurhinder	Kwantitatief/kwalitatief
	Stofhinder	Kwantitatief/kwalitatief
	Trillinghinder	Kwalitatief
	Lichthinder	Kwantitatief/kwalitatief
	Gezondheid	Kwantitatief/kwalitatief
Mobiliteit en bereikbaarheid	Effect op verkeerssituatie	Kwantitatief
	Parkeren	Kwantitatief
Natuur en biodiversiteit	Gebiedsbescherming	Kwantitatief/kwalitatief
	Soortenbescherming	Kwantitatief/kwalitatief
Bodem	Bodemkwaliteit	Kwalitatief
	Bodemfunctieklasse	Kwalitatief
Water	Waterkwaliteit	Kwalitatief
	Oppervlaktewater	Kwantitatief
	Watersysteem	Kwalitatief
Archeologie	Archeologische waarden	Kwalitatief
Landschap en cultuurhistorie (ruimtelijke kwaliteit)	Effecten op het landschap	Kwalitatief
	Effect op cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
	Effect op aardkundige waarden	Kwalitatief
Duurzaamheid	Energiegebruik en emissie van CO ₂ en andere broeikasgassen	Kwantitatief
	Grondstoffengebruik	Kwalitatief

Er worden alleen onderzoeksresultaten uit eerdere onderzoeken gebruikt, wanneer die onderzoeken:

- voldoen aan actuele wettelijke eisen en regels;
- compleet, foutloos en up to date zijn;
- aansluiten bij de informatiebehoefte van de omgeving; dus niet alleen wat 'wettelijk moet' maar ook wat nodig is voor een goede communicatie met de omgeving.

Woon- en leefomgeving

Uit de reacties uit de omgeving en op het vorige milieueffectrapport is duidelijk dat het aspect geluid (met daaraan deels ook gekoppeld verkeer) het meest kritisch is. Er is al veel gerekend en veel in beeld gebracht. Het geluidonderzoek dient verschillende doelen:

- nodig voor het ruimtelijk plan;
- nodig voor de onderbouwing van de eventuele geluidzone;
- onderdeel van het MER;
- inzicht in de effecten om te kunnen delen met de omgeving;
- input voor beoordeling gezondheidseffecten.

⁸ thema duurzaamheid is toegevoegd

Gezien het belang van een goed akoestisch onderzoek wordt een nieuw gedetailleerd geluidmodel opgesteld. Hierin wordt een groot aantal punten (woningen en ander gevoelige bestemmingen) opgenomen zodat gedetailleerd inzicht kan worden gegeven in de (gecumuleerde) geluideffecten. In het geluidonderzoek wordt de geluidbelasting in de omgeving voor de referentiesituatie, de voorgenomen ontwikkeling en mogelijke optimalisatievarianten in beeld gebracht. Het gaat daarbij om geluid door het gebruik van het terrein (wettelijk gezien is dat industrielawaai), het verkeer (verkeerslawai) en het gecumuleerde geluid (beide geluidsoorten samen).

In het geluidonderzoek wordt tevens onderzocht op welke manier kan worden geborgd dat de geluidhinder in de omgeving niet onevenredig groot is. Dat houdt onder andere in dat wordt nagegaan of het nodig of wenselijk is de huidige geluidzone – al dan niet na aanpassing – opnieuw vast te stellen.

Naast geluidhinder wordt ook de luchtkwaliteit met een rekenmodel in beeld gebracht. De andere relevante milieuaspecten worden deels kwantitatief en deels kwalitatief beoordeeld. Onder het aspect gezondheid worden de effecten op de woon- en leefomgeving samengevat weergegeven en vergeleken we de uitkomsten met relevante richtlijnen van onder andere de Wereldgezondheidsorganisatie.

Mobiliteit en bereikbaarheid

De verkeersbewegingen van en naar het Eurocircuitterrein vormen een belangrijk onderdeel in het bepalen van de milieugevolgen en de hinder voor de omgeving. Er wordt een verkeersmodel gebruikt om de verkeersstromen inzichtelijk te maken. De resultaten hieruit worden gebruikt in de berekeningen die voor lucht, geluid, stikstof en duurzaamheid (emissie CO₂) worden gemaakt. Tevens wordt hiermee onderzocht waar eventuele knelpunten in de bereikbaarheid van het terrein en de omgeving kunnen ontstaan en waar eventueel maatregelen noodzakelijk zijn. Omdat sommige evenementen grote bezoekersaantallen kunnen aantrekken is ook voldoende parkeergelegenheid noodzakelijk. De locatie, bereikbaarheid en inrichting van parkeerterrein(en) spelen een belangrijke rol in de bereikbaarheid van het Eurocircuitterrein en worden daarom meegenomen in het verkeersonderzoek.

Naast de bereikbaarheid is ook de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. De verkeersaantrekkende werking van bijvoorbeeld evenementen kan tot gevaarlijke verkeerssituaties leiden. Daarom wordt de verkeersveiligheid op relevante verbindingen van en naar het Eurocircuitterrein onderzocht en beoordeeld.

Natuur en biodiversiteit

Voor het thema natuur en biodiversiteit wordt onderzocht en beoordeeld welke gevolgen de voorgenomen activiteit en mogelijke optimalisaties hebben op aanwezige plant- en diersoorten in en rondom plangebied. Daarnaast wordt onderzocht of er nadelige effecten kunnen ontstaan op beschermde natuurgebieden (Natuur netwerk Brabant en Natura 2000). Effecten op aanwezige soorten wordt uitgevoerd op basis van recente inventarisatiegegevens en bureauonderzoek. Voor de effecten op beschermde natuurgebieden wordt onderzocht of er natuurgebied verloren gaat of wordt aangetast, bijvoorbeeld door extra geluidverstoring en/of stikstofdepositie. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het verkeers- en geluidonderzoek.

Bodem

Eventuele aanpassingen in het gebruik van het terrein kunnen gevolgen hebben voor de bodem. Indien sprake is van een aangepast gebruik en/of van eventuele grondroerende activiteiten dan wordt in het MER onderzocht en beoordeeld of dit gevolgen heeft voor de bodemkwaliteit en het

(her)gebruik van vrijkomende gronden. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van bestaande bodemonderzoeken.

Water

Aanpassingen aan het terrein kunnen ook gevolgen hebben voor aanwezige watergangen en mogelijk ook voor het grondwater. Ook veranderingen in het verhard oppervlak kunnen van belang zijn voor de waterhuishouding. Tot slot kan een intensiever gebruik een grotere kans op ongelukken en vervuiling van grondwater leiden, bijvoorbeeld door lekkende vloeistoffen na een botsing. Als het voornemen en eventuele optimalisaties veranderingen in het gebruik en/of de indeling van het terrein tot gevolg hebben dan worden de effecten hiervan op het watersysteem, de waterkwaliteit en het oppervlaktewater in beeld gebracht.

Archeologie

Uit (bureau)onderzoek blijkt dat in een groot deel van het plangebied sprake is van een hoge tot middelhoge archeologische verwachting. Hierdoor is er mogelijk sprake van aantasting van archeologische waarden zodra sprake is van grondroerende activiteiten. Vooralsnog is hier in het voornemen geen sprake van. Als optimalisaties in beeld komen waarbij mogelijk wel sprake is van grondroering dan wordt in het MER onderzocht welke risico's dit oplevert voor eventueel aanwezige archeologische resten in de bodem. Daarbij wordt gebruik gemaakt van bestaande archeologische (bureau)onderzoeken.

Landschap en cultuurhistorie

Ruimtelijke aanpassingen kunnen gevolgen hebben voor de kwaliteit van aanwezige landschapelijke en cultuurhistorische waarden in het plangebied en omgeving. Uit de verschillende bijeenkomsten die zijn georganiseerd is onder andere naar voren gekomen dat ook nagedacht moet worden over het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Eventuele aanpassingen en/of optimalisaties worden in het MER onderzocht en beoordeeld ten aanzien van eventuele (positieve) effecten op het landschap en de cultuurhistorische waarden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van bestaande waarderingen van het aanwezige landschap en cultuurhistorie door de gemeente en de provincie.

Duurzaamheid

Dit thema is toegevoegd in vergelijking met het MER uit 2019. Bij dit thema wordt gekeken naar het energiegebruik van het gebruik van het plangebied. Daarnaast worden de emissies van broeikasgassen (hoofdzakelijk CO₂) in beeld gebracht en wordt gekeken naar het grondstoffengebruik.

3.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Een belangrijk onderdeel in het milieueffectrapport is het uitwerken van mitigerende en/of compenserende maatregelen. Dit zijn maatregelen waarmee eventuele nadelige gevolgen voor het milieu en de omgeving kunnen worden beperkt, voorkomen of gecompenseerd. Compensatie kan bijvoorbeeld noodzakelijk zijn vanwege natuurwetgeving. In de huidige situatie wordt bijvoorbeeld overlast ervaren door het geluid afkomstig van het terrein en door het verkeer tijdens grootschalige evenementen. Voor dergelijke nadelige gevolgen worden in het milieueffectrapport kansrijke mitigerende maatregelen verkend en beoordeeld.

3.5 Naar het bestemmingsplan

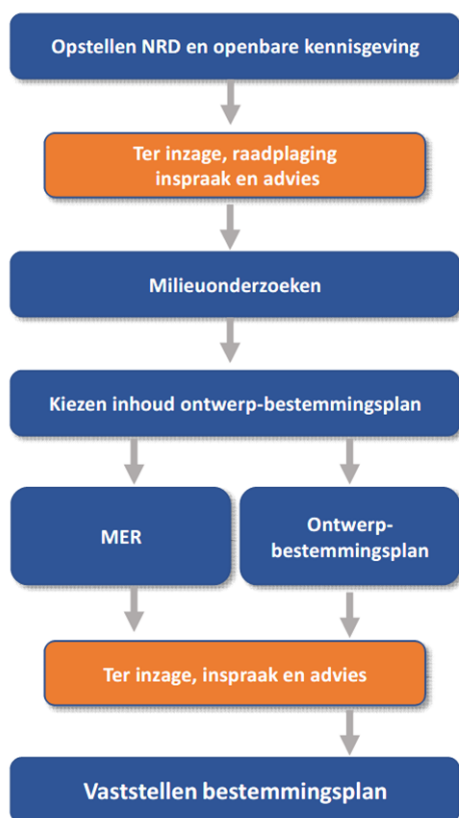
Na het beschrijven en beoordelen van de effecten van de voorgenomen ontwikkeling, de optimalisatievarianten en de mitigerende maatregelen is de informatie beschikbaar om definitief vast te stellen wat in ontwerp-bestemmingsplan wordt opgenomen. Dit wordt (mede op basis van de

uitkomsten van de milieuonderzoeken) gedaan door B&W van Valkenswaard in samenspraak met de gemeente Bergeijk. In het geval de voorgenomen inhoud van het ontwerp-bestemmingsplan niet (helemaal) gelijk is aan de varianten die zijn onderzocht wordt de effectbepaling hierop aangevuld en in het MER opgenomen.

Onderdeel van deze keuze is de definitieve begrenzing van het plangebied: het gebied waarvoor een bestemmingsplan wordt gemaakt. Daarnaast is het wellicht nodig de bestemming van enkele percelen buiten het Eurocircuitterrein aan te passen zodat deze incidenteel kunnen worden gebruikt voor parkeren bij grote evenementen, zodat parkeeroverlast zoveel mogelijk structureel wordt voorkomen.

Bij de afwegingen wordt tevens gekeken naar de geluidzone en zal een afweging plaatsvinden of een geluidzone noodzakelijk is of dat op andere manieren kan worden geborgd dat de geluidhinder in de omgeving op een acceptabel niveau blijft.

In het bestemmingsplan wordt tevens aangegeven hoe met de uitkomsten van het MER rekening is gehouden. Waar nodig zullen in of bij het bestemmingsplan regels worden opgenomen om te waarborgen dat mitigerende maatregelen ook daadwerkelijk zullen worden genomen en gehandhaafd.



Figuur 4.1: Stappen in de procedure

4 De procedurestappen en inhoudelijke verplichtingen

4.1 De procedurestappen

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij het nemen van besluiten. Op deze manier krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, in dit geval het bestemmingsplan.

Er is een uitgebreide m.e.r.-procedure en een beperkte m.e.r.-procedure. Bij de beperkte m.e.r.-procedure vervalt een aantal eisen uit de uitgebreide procedure. Bij een groot deel van de m.e.r.-plichtige gevallen is de uitgebreide procedure aan de orde: bij alle plannen en bij complexe besluiten. Ook voor het Eurocircuitterrein is de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing. Het schema op de voorgaande pagina (figuur 4.1) laat de stappen in het proces zien.

Openbare kennisgeving, raadpleging en reacties

De uitgebreide procedure is gestart met de openbare kennisgeving van het voornemen tot het uitvoeren van een milieueffectrapportage De ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) heeft, gedurende een periode van vier weken, van 24 februari 2022 tot en met 23 maart 2022 digitaal ter inzage gelegen via de websites van de gemeente Valkenswaard en de gemeente Bergeijk. Van de terinzagelegging is een openbare kennisgeving gedaan in het Valkenswaards Weekblad, de Eyckelbergh en op internet. Daarnaast zijn de stakeholders en abonnees van de nieuwsbrief (ruim 220 adressen) op de hoogte gesteld. Gedurende de terinzagelegging zijn in totaal zes reacties op de ontwerp-NRD binnengekomen. De NRD is tevens naar diverse (ambtelijke) overlegpartijen en wettelijke adviseurs gestuurd ter raadpleging. In de periode van de terinzagelegging is een digitale informatiebijeenkomst georganiseerd.

Deze raadpleging kan tevens worden beschouwd als onderdeel van het vooroverleg dat in het kader van ruimtelijke procedures moet worden gevoerd.

Opstellen milieueffectrapport

De reacties en adviezen op de NRD worden gebruikt bij het uitvoeren van de onderzoeken en het opstellen van het milieueffectrapport (MER). Op basis van de milieuonderzoeken en andere overwegingen kiest B&W van de gemeente Valkenswaard (in samenspraak met de gemeente Bergeijk) wat in het ontwerp-bestemmingsplan wordt opgenomen en wat de definitieve begrenzing van het plangebied wordt. Het opstellen van het MER loopt deels parallel op met het uitwerken van het ontwerp bestemmingsplan. Het MER wordt gebruikt om optimalisaties van het voornemen te onderzoeken en beoordelen. Zo kan het MER worden ingezet om het bestemmingsplan te voeden met de juiste milieu informatie.

Terinzagelegging, zienswijzen en toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Na afronding van het MER wordt dit samen met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd en kunnen hierop zienswijzen worden ingediend. Tijdens de terinzagelegging wordt het MER getoetst door de Commissie voor de milieueffectrapportage. De Commissie beoordeelt de kwaliteit van het MER.

Besluit

Na de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan en het MER worden de reacties en adviezen verwerkt in het definitieve bestemmingsplan. Dit wordt door B&W ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Het plan of besluit wordt pas vastgesteld door het bevoegd gezag als de m.e.r.-procedure correct en volledig is doorlopen en de gegevens in het MER redelijkerwijs aan het uiteindelijke plan of besluit ten grondslag kunnen worden gelegd. Na de bekendmaking is het nog mogelijk om bezwaar te maken en in beroep te gaan tegen het genomen besluit.

4.2 Planning

De gemeente Valkenswaard wil, na het besluit van de raad van juli 2021, voortvarend aan de slag. In het najaar van 2021 is al veel voorbereidend werk gedaan zodat op een vlotte en goed manier toe te werken naar een besluit van de gemeenteraad over een nieuw bestemmingsplan. Het is de bedoeling dat het ontwerp-bestemmingsplan en het bijbehorende MER nog in 2022 in procedure worden gebracht.

4.3 Inhoudelijke vereisten van het MER

De inhoudelijke eisen aan het MER zijn vastgelegd in artikel 7.7 en artikel 7.23 van de Wet milieubeheer. De inhoudsvereisten zijn:

- A. Doel: een beschrijving van wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.
- B. Voorgenomen activiteit en alternatieven: een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor, inclusief de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven. In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit ook een beschrijving van de wijze waarop de voorgenomen activiteit zal worden uitgevoerd.
- C. Relevante plannen en besluiten: in het geval van een m.e.r.-plichtig plan een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven. In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit een aanduiding van dit besluit (of besluiten) en een overzicht van de eerder genomen beslissingen van bestuursorganen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.
- D. Huidige situatie en autonome ontwikkeling: een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.
- E. Effecten: een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven kunnen hebben, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.
- F. Vergelijking: een vergelijking van de beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu (punt D) met de beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en elk van de in beschouwing genomen alternatieven (punt E).
- G. Mitigerende en compenserende maatregelen: een beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.
- H. Leemten in informatie: een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu (punten D en E) als gevolg van het ontbreken van de benodigde gegevens.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

M.e.r. voor het bestemmingsplan Eurocircuit Valkenswaard
projectnummer 0474260
6 juli 2022
Gemeente Valkenswaard



- I. Samenvatting: een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

Bijlage 1 Voorgenomen gebruik

Bijlage 1 Voorgenomen gebruik

In de aanloop naar het nieuwe bestemmingsplan is in 2021 door de gemeente Valkenswaard een inventarisatie gemaakt van de activiteiten zoals deze medio 2022 zijn voorzien, ook als basis voor de prognose voor het toekomstige gebruik van het terrein. De informatie is in deze bijlage opgenomen.

Dit overzicht is opgesteld in overleg met de verenigingen en gebruikers van de verschillende inrichtingen op het Eurocircuitterrein en is gebaseerd op de kalenders van de diverse verenigingen van de laatste jaren, gespreken met de verenigingen en de vergunningen die zijn afgegeven. Het overzicht is (ten opzichte van het overzicht in de concept-NRD) geactualiseerd.

Per activiteit is onder andere aangegeven hoe vaak de activiteit plaatsvindt, wat de activiteit omvat (in hoofdlijnen) en de hoeveelheid verkeer op de openbare weg die wordt verwacht (voornamelijk van bezoekers en deelnemers). Naast de onderstaande informatie over het gebruik is in beeld gebracht welke ander activiteiten plaatsvinden in het kader van exploitatie en onderhoud van het terrein. Deze activiteiten worden meegenomen in de milieuberekeningen die ten behoeve van het MER zullen worden uitgevoerd.

Gebruik door de verenigingen

Tabel 1: Motocrossactiviteiten

Activiteit	aantal activiteiten	dagen per activiteit	aantal deelnemers per keer	manches per deelnemer	tijdsduur per manche in uren	crossuren per dag	aantal crossuren per jaar	aantal bezoekers per dag	aantal bezoekers per jaar
Grand Prix voor motocross	1	2	200	3	0,5	300	600	7000	14000
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	1	200	3	0,5	300	600	700	1400
Eendaagse wedstrijden (Enduro)	1	1	150	2	2	600	600	300	300
Eendaagse wedstrijden (DMX)	1	1	150	3	0,33	150	150	300	300
Jeugdwedstrijd	1	1	150	3	0,25	112,5	112,5	300	300
Trainingsdagen	35	2	50	3	0,25	37,5	2625	0	0

Tabel 2: Rallycrossactiviteiten

Activiteit	aantal activiteiten	dagen per activiteit	aantal deelnemers per keer	manches per deelnemer	ronden per manche	aantal ronden per dag	aantal ronden per dag	aantal ronden per jaar	aantale bezoekers per dag	aantal bezoekers per jaar
Nationale en internationale kampioenschappen	3	2	130	3,5	4	1820	1820	10920	1000	6000
(Inter)Nationale-wedstrijden (ééndaagse events)	6	1	65	7	4	1820	1820	10920	400	2400
Clubkampioenschappen	6	1	50	7	4	1400	1400	8400	100	600
Vrije trainingsdagen	8	1	50	15	4	3000	3000	24000	25	200
Besloten trainingsdagen	5	1	15	10	2	300	300	1500	0	0
Team test- en trainingsdagen	5	1	2	1	50	100	100	500	0	0

Tabel 3: Overige activiteiten

Evenement	Sport	Aantal keer per jaar	Aantal deelnemers per keer	Aantal toeschouwers per keer	Voertuigen bezoekers en deelnemers
Interclub Veldrijden	Wielersport	2	75	125	80
Interclub Wielrennen	Wielersport	6	75	125	80
Jeugdwedstrijd	Wielersport	4	200	300	300
Tijdrit	Wielersport	1	150	250	150
Clubkampioenschap	Wielersport	2	100	250	150
Wielers Stimulerings Dagen (WSD)	Wielersport	1	125	250	150
Veldrijdag	Wielersport	2	200	400	225
Regiowedstrijd	Fietscross	1	200	200	200
Clubwedstrijd	Fietscross	6	50	50	50
Top wedstrijd	Fietscross	0,2	560	1000	500
Interclubwedstrijd	Fietscross	1	200	150	150

Training	Sport	Aantal keer per jaar	Aantal deelnemers per keer	Aantal toeschouwers per keer	Voertuigen bezoekers en deelnemers
trainingen 3x per week	Wielersport	143	40	40	30
trainingsavond bmx(45wk/jr)	Fietscross	120	20	20	20
training hondensport	Hondensport	159	10	0	7
keuringsdag hondensport	Hondensport	0,5	10	50	25-30

Beheer en onderhoud

t2 Activiteiten beheer en exploitatie motocross

Activiteit	Aantal keer per jaar	Periode van activiteiten	Omschrijving materieel	Bedrijfsduur per keer in uren	Draaiuren per jaar
toelevering kantine	28	1-4 t/m 31-10	Volkswagen Caddy (diesel)	0,25	7
transport hulp bij activiteiten	8	1-4 t/m 31-10	Volkswagen Caddy (diesel)	2	16
verwarmingsetels in gebouwen vereniging	–	jaarrond	ReMeHa WHB Calenta 40c	20% /jr ivm vorst	1825
onderhoud aan baan (periodiek)	35	1-4 t/m 31-10	shovel (102 kW diesel)	2	70
onderhoud aan baan (bij wedstrijden)	6	1-4 t/m 31-10	shovel (102 kW diesel)	4	24
op- en afbouw met shovels Grand Prix	1	1-4 t/m 31-10	shovel (102 kW diesel)	28	28
onderhoud aan groen	10	1-3 t/m 30-11	traktor Case 845 (78 kW diesel)	4	40
vervoersbeweging onderhoud gebouwen	4	jaarrond	Volkswagen Caddy (diesel)		

t2 *Activiteiten beheer en exploitatie rallycross*

Activiteit	Aantal keer per jaar	Periode van activiteiten	Omschrijving materieel	Bedrijfsduur per keer in uren	Draaiuren per jaar
toelevering kantine	52	jaarrond	bestelwagen VW caddy	0,5 km per keer	
transport hulp bij activiteiten	49	1-4 t/m 31-10	Iveco Daily Diesel met oplegger in 2021		
verwarmingsketels in gebouwen vereniging (kantine)	-	jaarrond	CV ketel diesel gestookt in 2021 (46.300 Lcal/h)	20% /jr ivm vorst	1825
verwarmingsketels in gebouwen vereniging (bestuurskamer)	-	jaarrond	CV ketel diesel gestookt in 2021 (27,3 kW)	20% /jr ivm vorst	1825
onderhoud aan baan	12	1-4 t/m 31-10	Ford tractor 40pk met grader (voor het vlak maken van de baan)	4	
besproeien van baan tegen stofoverlast	12	1-4 t/m 31-10	Deutz Fahr DX 6.06 tractor (110pk diesel)	8-10km per keer	48
veegwerkzaamheden	12	1-4 t/m 31-10	Deutz Fahr DX 6.06 tractor met veeginstallatie (110pk diesel)	5km per keer	
onderhoud aan groen (gras maaien terrein)	41	1-3 t/m 30-11	korfmaaier Kubota 4-cilinder diesel	6u per keer	246
onderhoud aan groen (gras maaien rondom gebouw)	24	1-3 t/m 30-11	bosmaaier (8 mnd/3x per mnd/2 bosmaaiers) (benzine)	4u per keer per maaier	192
vervoersbeweging onderhoud gebouwen	4	jaarrond	bestelbus voor cv-/schilder onderhoud	0,5 km per keer	

t3 *Activiteiten beheer en exploitatie overige verenigingen*

Evenement	Sport	Aantal keer per jaar	Omschrijving materieel	Bedrijfsduur per keer in uren
toelevering frisdrank, broodjes etc voor kantine	Wielersport	26	Personenauto	-
transport hulp bij evenementen tbv dranghekken etc.	Wielersport	2	auto met aanhanger	-
verwarming en warmwater bereiding van clubgebouw	Wielersport	-	HR ketel 20% per jaar ivm vorstvrij houden = 1825u/jr	-
controle verlichting op terrein met hoogwerker	Wielersport	1	hoogwerker	-
grasmaaien rondom gebouwen	Wielersport	16	Stihl benzine maaier	2
grasmaaien grote vlakken / middenterrein	Wielersport	6	Tractor met maaidek van de gemeente Valkenswaard	2
bermen maaien	Wielersport	8	bosmaaier op benzine,	2
bladblazer	Wielersport	30	bladblazer op benzine,	2
toelevering frisdrank, broodjes etc voor kantine	Fietscross	12	bestelbus	-
onderhoud aan de fietscrossbaan	Fietscross	1	graafkraan merk JCB 13/15t met kantelbak, puinriek en knijper	8
grasmaaien terrein	Fietscross	9	Tractor merk: Hinomoto C144 (13,4 KW)	4
grasmaaien rondom gebouw	Fietscross	16	Stihl benzine maaier (euro95)	2
verwarming en warmwater bereiding in kantine	Fietscross	-	NEFIT ProLine HRC/24 cw3 ivm vorstvrij houden 1825u/jr	-
bermen maaien	Fietscross	8	bosmaaier fabricaat Stihl (Aspen 2-takt bezine),	4
toelevering frisdrank, broodjes etc voor kantine	Hondensport	26	personenauto	-
verwarming en warmwater bereiding van clubgebouw	Hondensport	-	HR ketel 20% per jaar ivm vorstvrij houden = 1825u/jr	-
groenonderhoud aan terrein	Hondensport	2	elektrische snoeischaar, afvoer groen met personenauto	8
grasmaaien hondensport terrein	Hondensport	4	Tractor met maaidek van de gemeente Valkenswaard,	2

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. lex.runia@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

ontwerp bestemmingsplan Eurocircuit Bergeijk
Gemeente Bergeijk
Projectnummer 0474260.100

Bijlage 3 bijlage bij notitie reikwijdte en detailniveau reactienota ontwerp

Reactienota

naar aanleiding van de reacties ingediend op de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau ten behoeve van de Plan-MER voor het bestemmingsplan Eurocircuitterrein

Behorende bij het besluit van 30 augustus 2022

1. Inleiding

Voor het Eurocircuitterrein is een ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Deze NRD is de eerste stap in de MER-procedure. De NRD beschrijft de voorgenomen ontwikkeling en maakt inzichtelijk welke milieuaspecten in de MER zullen worden onderzocht. De NRD is daarmee de onderzoeksagenda voor de MER.

De ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) heeft, gedurende een periode van 4 weken, van 24 februari 2022 tot en 23 maart 2022, digitaal ter inzage gelegen via de websites van de gemeente Valkenswaard en de gemeente Bergeijk. Van de terinzagelegging is openbare kennisgeving gedaan in het Valkenswaard Weekblad, de Eyckelbergh en op internet. Daarnaast zijn alle stakeholders en abonnees die zich hebben ingeschreven op de nieuwsbrief (ruim 220 adressen) op de hoogte gebracht.

Gedurende de periode dat het ontwerp NRD ter inzage heeft gelegen zijn in totaal zes reacties binnengekomen. In deze reactienota worden deze reacties samengevat en beantwoordt. De inspraakreactie is cursief weergegeven, waarna een reactie van de gemeente is geformuleerd. Tot slot wordt in een apart hoofdstuk ingegaan op de ambtshalve aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Inspraakreacties/zienswijzen 5 en 6 zijn zowel binnengekomen bij de gemeente Bergeijk als de gemeente Valkenswaard. De overige reacties zijn enkel binnengekomen bij de gemeente Valkenswaard.

2. Binnengekomen reacties

Zienswijze 1, 4 maart 2022, ontvangen 4 maart 2022

Indiener vraagt aandacht voor de volgende punten:

1.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied dat is aangegeven is onnodig groot en moet overeenkomen met het gebied dat door de verenigingen nu in gebruik is. Er wordt nu gesuggereerd dat vergroten van het Eurocircuit richting de omliggende natuurgebieden mogelijk is, en dat druist volgens indiener volledig in tegen de maatschappelijk nagestreefde duurzaamheid en natuurbescherming en dit zou dus expliciet vermeld moeten worden in deze NRD.

Gemeentelijke reactie

Het plangebied zoals beschreven in de NRD is groter dan alleen het gebied waar de vijf verenigingen actief zijn omdat daar gedeeltelijk ook een verouderd planologisch regime geldt. Zoals in de rapportage Toekomst Eurocircuit is beschreven, is in scenario 2 geen sprake van ruimtelijke uitbreiding van de 5 banen. Het plangebied wordt straks in het ontwerpbestemmingsplan exact bepaald. Gedeelten die geen actualisatie nodig hebben worden eventueel verwijderd.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

1.2 Positief bestemmen

In de NRD staat dat het noodzakelijk is om, naast het vergunde gebruik, een aantal niet legale zaken positief te bestemmen in het uit te werken bestemmingsplan. Indiener vindt dit ongehoord. Illegaliteit dient ten allen tijden te worden afgekeurd en in het kader van de MER dient het onderzoek er op gericht te zijn om het door de raad gekozen scenario te faciliteren.

Gemeentelijke reactie

Als gevolg van het langdurig niet actualiseren van het bestemmingsplan is er een discrepantie ontstaan tussen de feitelijke situatie en het planologische kader. Daarom is het door de raad gekozen scenario 2, zo gedefinieerd (zie ook rapportage Toekomst Eurocircuit p. 58-59). Om misverstanden te voorkomen zullen we de definitie van scenario 2 duidelijker opnemen in het NRD.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- In paragraaf 2.2.1 van de NRD wordt scenario 2 nader toegelicht

1.3 Voorgenomen gebruik

Het voorgenomen gebruik in bijlage 1 is een wensenlijst die door de verenigingen is opgesteld en is niet het huidig gebruik. Dit is niet wat de gemeenteraad besloten heeft met scenario 2 "Huidig feitelijk legale gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan". Er is dus een verkeerd uitgangspunt voor het MER-onderzoek gekozen.

Gemeentelijke reactie

Bijlage 1 betreft het voorgenomen gebruik passend binnen, het door de raad gekozen, scenario 2. Naar aanleiding van het signaal van indiener is besloten om het overzicht per vereniging opnieuw te bekijken en -waar nodig- te actualiseren op basis van de bij ons bekende informatie uit eerdere vergunningen en de gesprekken met de verenigingen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- Actualisatie bijlage 1 van de NRD.

1.4 Geluidsonderzoek

In de NRD staat het beoordelingskader voor de milieueffectrapportage. Indiener vraagt zich af waarom ervoor wordt gekozen om geluid alleen maar kwantitatief te beoordelen. Geluid is voor omwonenden de grootste overlastfactor. Voor de omwonenden kan een kwalitatief onderzoek daarom veel belangrijker zijn. Indiener vraagt als omwonende daarom ook een kwalitatief onderzoek op te nemen voor geluid.

Gemeentelijke reactie

Vanwege wet- en regelgeving is het noodzakelijk de geluidbelasting kwantitatief in beeld te brengen met een geluidmodel. Een kwalitatief onderzoek in het plangebied wordt niet uitgevoerd, maar wel wordt (op basis van literatuurgegevens) een kwalitatieve toevoeging aan het modelonderzoek gedaan. Daarbij gaat het om de kans op het optreden van hinder. Het onderzoek beperkt zich overigens niet alleen tot een toets aan normen, maar plaatst de rekenresultaten in perspectief. Hierbij wordt ook gekeken naar de geluidbelasting lager dan de norm.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

1.5 Duurzaamheid

Indiener is van mening dat de uitgangspunten voor het beoordelingskader duurzaamheid te kort door de bocht zijn geformuleerd. Als indiener naar de definitie van duurzaamheid kijkt dan is er meer om naar te kijken dan wat nu staat opgenomen in de NRD.

Gemeentelijke reactie

Het beoordelingskader is voldoende breed om duurzaamheidsaspecten afdoende te beschrijven. Bij een ruimere definitie van het begrip duurzaamheid kunnen bijvoorbeeld ook natuur, bodem en water, en het zuinig omgaan met ruimte onder duurzaamheid vallen. Dergelijke aspecten vallen echter al onder andere onderdelen van het beoordelingskader.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

1.6 Belangen omwonenden

Indiener krijgt helaas sterk de indruk dat de NRD zo is opgesteld dat het besluit van de gemeenteraad voor scenario 2 maximaal wordt opgerekt om aan de wensen/eisen van de verenigingen te voldoen, zonder ook maar enigszins rekening te houden met de overlast die dat voor omwonenden oplevert. Het overleg dat tot op heden met omwonenden heeft plaatsgevonden is nog onvoldoende/ zeer beperkt.

Gemeentelijke reactie

Het bestemmingsplan moet straks voor alle stakeholders een goed en helder juridisch planologisch kader bieden. Dat geldt dus voor de gebruikers/verenigingen, maar ook voor omwonenden en andere stakeholders. In dit proces krijgt iedereen dezelfde mogelijkheden om te reageren op zowel de NRD als straks het ontwerp van het bestemmingsplan en de plan-MER.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

Zienswijze 2, 14 maart 2022, ontvangen 14 maart 2022

Indiener vraagt aandacht voor de volgende punten:

2.1 Beschikbare onderzoeksrapporten

Indiener stelt dat niet alle reeds beschikbare onderzoeksrapporten van de NRD ter inzage zijn gelegd. Indiener stelt dat ook onderbouwingen niet zijn opgenomen.

Gemeentelijke reactie

De NRD bevat in de bijlagen de rapportages van Peutz en Pels Rijcken. Meer onderzoeksrapportages zijn er in dit stadium nog niet. Wij hebben bijlage 1 opgesteld op basis van bij ons bekende en opgehaalde informatie.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

2.2 Omschrijving activiteiten

Indiener is van mening dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om de huidige legale situatie (de referentiesituatie) te kunnen vergelijken met het voorgenomen gebruik. Dit omdat volgens indiener de noemers waarmee activiteiten worden aangeduid niet eenduidig zijn.

Gemeentelijke reactie

We hebben in bijlage 1 van de NRD de namen van activiteiten zo duidelijk mogelijk beschreven. Naar aanleiding van het signaal van indiener is besloten om het overzicht per vereniging opnieuw te bekijken en -waar nodig- te actualiseren op basis van de bij ons bekende informatie uit eerdere vergunningen en ter verduidelijking nogmaals in gesprek te gaan met de verenigingen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- Actualisatie bijlage 1 van de NRD.

2.3 Onduidelijkheid proces

Indiener stelt dat het proces (van dit project) onduidelijk is. Indiener stelt tevens dat twee crossverenigingen intensief betrokken zijn en dat honderden omwonenden zijn genegeerd. Indiener concludeert dat de gemeente een onderscheid in belangenafweging tussen partijen maakt.

Gemeentelijke reactie

Zoals toegelicht tijdens de informatiebijeenkomst op 7 maart zijn de verenigingen alleen gevraagd om informatie aan te leveren om de bestaande situatie correct in beeld te brengen. Er is geen sprake van onderscheid in belangenafweging tussen partijen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

2.4 Afwijking van scenario 2

Indiener stelt dat op basis van de NRD de gemeente een bestemmingsplan poogt te maken, dat meer crossactiviteiten toelaat dan het door de raad gekozen scenario 2. Specifiek stelt de indiener dit, omdat in het NRD de mogelijkheid wordt opengehouden om een geluidszone vast te stellen.

Gemeentelijke reactie

In het NRD wordt nog geen keuze gemaakt voor het wel of niet vaststellen van een geluidszone. Dit wordt in de vervolgstap, het plan-MER onderzocht. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan en bijbehorende plan-MER is het raadsbesluit voor scenario 2. De definitie van dit scenario is te vinden

in de definitieve rapportage Toekomst Eurocircuit, pagina 58-59. Om misverstanden te voorkomen zullen we de definitie van scenario 2 duidelijker opnemen in het NRD.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- In paragraaf 2.2.1 van de NRD wordt scenario 2 nader toegelicht

2.5 Participatieproces voorgaand project

Indiener geeft over het participatieproces van het voorgaande project Toekomst Eurocircuit aan dat ze deze in zijn geheel als onvoldoende heeft ervaren. De gemeente heeft indiener uitgesloten en genegeerd en relevante informatie achtergehouden. Indiener verdenkt de gemeente van een vermoeden van integriteitsschending en de schijn van belangenverstremgeling.

Gemeentelijke reactie

Wij betreuren het ten zeerste dat indiener het vorige project en het participatieproces als onvoldoende heeft ervaren. Er is geen sprake van negering of uitsluiting van indiener of welke stakeholder dan ook. Wij hopen dat indiener tijdens het huidige project voor het bestemmingsplan betrokken blijft. De gemeente heeft geen relevante informatie achtergehouden. De klacht die u bij het college van B&W van Valkenswaard heeft ingediend is momenteel in behandeling.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

2.6 Omschrijving activiteiten

Indiener stelt dat de activiteiten zoals opgenomen in bijlage 1 van de NRD niet duidelijk genoeg omschreven zijn, om te kunnen beoordelen of deze binnen de referentiesituatie vallen of niet.

Gemeentelijke reactie

We hebben in bijlage 1 van de NRD de namen van activiteiten zo duidelijk mogelijk beschreven. Naar aanleiding van het signaal van indiener is besloten om het overzicht per vereniging opnieuw te bekijken en -waar nodig- te actualiseren op basis van de bij ons bekende informatie uit eerdere vergunningen en ter verduidelijking nogmaals in gesprek te gaan met de verenigingen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- Actualisatie bijlage 1 van de NRD.

2.7 Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan

Indiener stelt dat het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan net voor de zomervakantie onwenselijk is en dat hier door de gemeenteraad afspraken over zijn gemaakt.

Gemeentelijke reactie

Het klopt dat in de werkwijze van gemeente Valkenswaard bestemmingsplannen maximaal twee weken binnen een vakantieperiode ter inzage worden gelegd. Mocht de terinzagelegging inderdaad in de vakantieperiode vallen, dan houden wij daar als vanzelfsprekend rekening mee.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

2.8 Verkeersgeneratie

Indiener geeft aan dat de verkeersaantrekkende werking te laag is ingeschat. Indiener stelt dat werkzaamheden betreffende opbouw- en afbraak niet of niet volledig zijn opgenomen. Indiener verzoekt daarom om het aantal nader te onderbouwen op basis van verifieerbare documenten.

Gemeentelijke reactie

Naar aanleiding van het signaal van indiener is besloten om het overzicht per vereniging opnieuw te bekijken en -waar nodig- te actualiseren op basis van de bij ons bekende informatie uit eerdere vergunningen en ter verduidelijking nogmaals in gesprek te gaan met de verenigingen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- Actualisatie bijlage 1 van de NRD.

2.9 Geluidsonderzoek

Indiener verzoekt de gemeente om in het plan-MER, betreffende het aspect geluid, naast kwantitatief ook kwalitatief onderzoek te doen, rekening houdend met de fysieke situatie op het terrein.

Gemeentelijke reactie

Vanwege wet- en regelgeving is het noodzakelijk de geluidbelasting kwantitatief in beeld te brengen met een geluidmodel. Een kwalitatief onderzoek in het plangebied wordt niet uitgevoerd, maar wel wordt (op basis van literatuurgegevens) een kwalitatieve toevoeging aan het modelonderzoek gedaan. Daarbij gaat het om de kans op het optreden van hinder. Het onderzoek beperkt zich overigens niet alleen tot een toets aan normen, maar plaatst de rekenresultaten in perspectief. Hierbij wordt ook gekeken naar de geluidbelasting lager dan de norm.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

Zienswijze 3, 18 en 22 maart 2022, ontvangen 18 en 22 maart 2022

Indiener vraagt aandacht voor de volgende punten:

3.1 Omschrijving gebruik

Inhoudelijk kan indiener zich vinden in de NRD, zij het dat men nog wel enkele opmerkingen heeft. Zo wordt onder 2.2.2. 'Het legale en strijdige gebruik op het Eurocircuitterrein' in de tabel gesproken over autorally. Deze benaming is niet correct en zou indiener graag conform de huidige vergunningen en het huurcontract zien omschreven als 'autosport'. Indiener wil voorkomen dat door een verkeerde omschrijving nu, later discussie ontstaat of wel met de juiste voertuigen wordt gereden.

Gemeentelijke reactie

De benaming wordt conform verzoek aangepast van autorally naar autosport.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- De term 'autorally' wordt vervangen door 'autosport'.

3.2 Vergunde opstallen

Het is indiener niet duidelijk wat er vergund is, aangezien de gemeente door natrekking eigenaar is van de opstallen en recent een aantal eerder niet vergunde opstallen wel heeft vergund. Het is indiener dus niet duidelijk of de hier genoemde vierkante meters actueel zijn.

Gemeentelijke reactie

Ter bevestiging, het totaal aantal vierkante meters zoals opgenomen in de NRD is actueel.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

3.3 Deelnemers per evenement

Ten aanzien van het in de tabel t1 genoemde aantal deelnemers per evenement, benadrukt indiener dat het hier om gemiddelde aantallen gaat over een jaar. Zo kan het aantal per wedstrijddag hoger of lager liggen, afhankelijk van de klasse en het Kampioenschap

Gemeentelijke reactie

Naar aanleiding van het signaal van indiener is besloten om het overzicht per vereniging opnieuw te bekijken en -waar nodig- te actualiseren op basis van de bij ons bekende informatie uit eerdere vergunningen en ter verduidelijking nogmaals in gesprek te gaan met de verenigingen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- Actualisatie bijlage 1 van de NRD.

3.4 Bezoekersvoertuigen

Ten aanzien van het in de tabel t1 genoemde aantal bezoekersvoertuigen, denkt indiener dat het aantal ongeveer de helft lager zal zijn dan de genoemde 1.000 per dag voor NK wedstrijden en 500 voor Clubwedstrijden. Dit zijn historische waarden, die slechts bereikt worden als het Eurocircuit zijn oude luister en status kan herwinnen. Onduidelijk is echter wat 'bezoekersauto's' zijn. Als hiertoe ook de auto's rond de teams worden gerekend, dan zijn deze aantallen correct.

Als het stikstof technisch kan, wil indiener uiteraard ook de ruimte houden die men in het verleden had, om niet op voorhand een revitalisatie van het Eurocircuit in de weg te staan. Maar als er om het

uiteindelijke doel, behoud van de sport op het Eurocircuit, te realiseren, wil indiener iets ingeven als het echt nodig is.

Gemeentelijke reactie

Naar aanleiding van het signaal van indiener is besloten om het overzicht per vereniging opnieuw te bekijken en -waar nodig- te actualiseren op basis van de bij ons bekende informatie uit eerdere vergunningen en ter verduidelijking nogmaals in gesprek te gaan met de verenigingen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- Actualisatie bijlage 1 van de NRD.

3.5 Incidentele ontheffingen

Indiener neemt aan dat – indien de sport zich in de toekomst naar de oude niveaus en luister weet te ontwikkelen – voor internationale evenementen incidenteel ontheffingen kunnen worden aangevraagd. Vooralsnog ziet indiener die behoefte echter niet.

Gemeentelijke reactie

In het bestemmingsplan leggen we scenario 2 vast. Het verlenen van eventuele ontheffingen e.d. valt buiten deze scope.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

3.6 Inzet machines

Ten aanzien van de onder t2 genoemde gebruikte machines voor beheer en organisatie van evenementen, mist indiener de wiellader (loader). Het circuit heeft een 46 hp Caterpillar 902 loader in gebruik, zowel voor het bijhouden van de baan (c. 2 tot 4 keer per trainings- of wedstrijddag), alsmede voor het bergen van gestrande voertuigen. Het is logisch dat indien deze loader wordt gebruikt voor baanonderhoud, de Ford Grader minder wordt gebruikt.

Gemeentelijke reactie

Naar aanleiding van het signaal van indiener is besloten om het overzicht per vereniging opnieuw te bekijken en -waar nodig- te actualiseren op basis van de bij ons bekende informatie uit eerdere vergunningen en ter verduidelijking nogmaals in gesprek te gaan met de verenigingen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- Actualisatie bijlage 1 van de NRD.

Zienswijze 4, 23 maart 2022, ontvangen 23 maart 2022

Indiener vraagt aandacht voor de volgende punten:

4.1 Termijn indienen zienswijzen

Volgens art 3.16 van de AWB is de termijn voor het indienen van een zienswijze 6 weken in plaats van de nu gehanteerde 4 weken.

Gemeentelijke reactie

Er is geen wettelijke termijn aanwezig voor de duur van de terinzagelegging van de NRD. Het is dus aan de gemeente om te bepalen wat de geschikte periode is. Om deze reden is door het college van burgemeester en wethouders expliciet besloten voor wat betreft de termijn aan te sluiten op de door de raad van de gemeente Valkenswaard vastgestelde inspraakverordening. In deze inspraakverordening staat dat bij inspraak de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen vier weken bedraagt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.2 Vestigingsdatum MSV

Onder 2.1 wordt aangehaald dat MSV al sinds 1968 deel uitmaakt van het Eurocircuit. Dit is niet helemaal juist, sinds 1968 werd er wel enkele keren gebruik gemaakt van het naastgelegen terrein, maar pas sinds 1976 permanent op de huidige locatie.

Gemeentelijke reactie

Met dank voor deze reactie van indiener wordt in paragraaf 2.1 van de NRD het jaartal waarin de MSV permanent is gevestigd op deze locatie aangepast naar 1976.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- In paragraaf 2.1 van de NRD wordt het jaartal waarin de MSV permanent is gevestigd op deze locatie aangepast naar 1976.

4.3 Verschil met het eerdere NRD

De NRD Eurocircuit 2022 is inhoudelijk behoorlijk gewijzigd ten opzichte van het eerdere NRD Eurocircuit 2018, waarbij de uitgangspunten van de raadsopdracht 2013 (de verenigingen maximaal faciliteren) ernstig beperkt worden, door de collegebesluiten van 2017 en 2020 (scenarioplan).

Gemeentelijke reactie

Indiener verwijst naar verouderde besluiten. Relevant is het besluit van de raad voor scenario 2. De nu voorliggende NRD is gebaseerd op de daarin geschetste uitgangspunten.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.4 Ambitieniveau

De gemeente Valkenswaard heeft grote ambities met betrekking tot Leisure&Pleasure in haar gemeente. In het verleden zijn er grote evenementen georganiseerd op en rond het Eurocircuit. Van de ambitie die uitging van de raadsopdracht 2013 en het ontwerp bestemmingsplan van 2019 blijft in bijlage 1 van het voorgenomen gebruik NRD niet veel meer over.

Derhalve is het beoogde gebruik in combinatie met toeschouwer-aantallen te laag opgenomen in deze NRD, waardoor deze ambitie meteen in de kiem wordt gesmoord, en kunnen ook (toekomstige)

initiatieven zoals test- of instructie-locatie voor Wielerschool, TUE, Automotive campus Helmond en Brainport niet van de grond komen.

Gemeentelijke reactie

De reactie op deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan de beantwoording onder punt 4.3.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.5 Referentiesituatie

De basis voor het bestemmingsplan is de feitelijke, planologische legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. De NRD geeft als referentiesituatie het huidig gebruik aan en de komende 10 jaar. Dit is iets heel anders als basis de feitelijke, planologische legale situatie, zoals het zou moeten.

Gemeentelijke reactie

Inspreker verwijst naar paragraaf 2.2.4 van de NRD waarin uitleg wordt gegeven over de autonome ontwikkeling en referentiesituatie. De referentiesituatie maakt inzichtelijk hoe de milieusituatie zich zal ontwikkelen indien de legalisatie van het Eurocircuit geen doorgang zou vinden. Een MER kijkt daarbij altijd in de toekomst, waarbij vaak wordt gekozen voor een periode van circa 10 jaar na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

Samengevat betekent dit dat we weldegelijk als basis de feitelijke, planologische legale situatie hanteren voor het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.6 Huurovereenkomst

De planologische situatie is voor de gemotoriseerde sporten anders als nu gesuggereerd wordt. Dit is dan ook een goed moment om dit planologisch te herstellen in de geest van de huurovereenkomst.

Gemeentelijke reactie

Relevant is het besluit van de raad voor scenario 2. De nu voorliggende NRD is gebaseerd op de daarin geschetste uitgangspunten.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.7 Uitgangspunten

Indiener zou graag de juiste onderbouwing willen ontvangen op basis van de juiste uitgangspunten. Dit bepaalt dan ook of de nu opgelegde bruto uren naar netto 7.59.59 uren kan gaan, waardoor het organisatorisch lastig is om volledige wedstrijddagen te houden inclusief de halve finales, die nu geschrapt zijn. Ook een normale opbouw en afbraak van de serviceplaatsen van de deelnemers in het rennerskwartier kan dan buiten deze uren plaatsvinden en kan er een normaal verenigingsleven plaatsvinden, wat nu door de (onterechte) tijdsdruk niet kan.

Gemeentelijke reactie

Het doel is te komen tot een heldere en toepasbare regeling die enerzijds duidelijk is voor de verenigingen en anderzijds voor de omwonenden, inclusief handhaafbaarheid. De exacte invulling hiervan wordt in het MER uitgewerkt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.8 Noodzaak MER

Als reden voor de MER wordt onder 1.3 aangegeven dat activiteit D43, aanleg, wijziging of uitbreiding van permante racebanen voor gemotoriseerde voertuigen en in 2e aanleg, openingstelling van meer als 8 uur. Dit is vreemd omdat dit niet van toepassing is, het uitgangspunt is het bestaand legale gebruik, volgens scenario 2 van het scenarioplan.

Gemeentelijke reactie

Er is misschien wel geen directe mer-plicht maar negatieve milieueffecten kunnen niet bij voorbaat worden uitgesloten. Daarom heeft de gemeente er in het kader van zorgvuldigheid zelf voor gekozen om een mer-procedure te doorlopen

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.9 Geluidscontour

Er wordt overwogen om de van rechtswege ontstane geluidscontour te verkleinen, dit komt ook niet overeen met het bestaand legale gebruik vastleggen.

Gemeentelijke reactie

In het NRD wordt nog geen keuze gemaakt voor het wel of niet vaststellen van een geluidszone. Dit wordt in de vervolgstap, het plan-MER onderzocht. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan en bijbehorende plan-MER is het raadsbesluit voor scenario 2.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.10 Geluidbeperkende oplossingen

Tijdens de digitale bijeenkomst is gesproken inzake geluidbeperkende oplossingen die zij hebben en die toegepast zouden kunnen worden. Zou een oplossing kunnen zijn voor de geluidsproblematiek die door de bouw van de Lage Heide woningen is ontstaan, en dit zou kunnen leiden tot andere onderzoeksresultaten. Die ruimte kan ook opgenomen worden in het nieuwe bestemmingsplan.

Gemeentelijke reactie

Het verkennen van mogelijke maatregelen om de geluidsoverlast te beperken is onderdeel van de milieueffectrapportage.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.11 Commerciële activiteiten

In het NRD worden commerciële activiteiten op het Rally- /motor-crosscircuit bestempeld als planologisch niet mogelijk. De gerechtelijke uitspraak van maart 2019 en ook in het advies van Landsadvocaat Pels Rijcken, wordt aangegeven dat er wel mogelijkheden zijn om dit te repareren, echter heeft verweerder deze mogelijkheden onvoldoende onderzocht. Dit kan met het nieuwe bestemmingsplan gerepareerd worden.

Daarnaast is de definitie van commercieel gebruik onbekend. Dit wordt nergens aangegeven. Daarnaast zijn commerciële activiteiten ook noodzakelijk voor zwarte cijfers van de exploitatie van een gehuurd terrein.

Gemeentelijke reactie

Het doel is om via een nieuw bestemmingsplan te komen tot een helder planologisch kader voor het Eurocircuitterrein. In dat kader zal in de begripsbepalingen bij de regels van het bestemmingsplan concreet worden uitgewerkt wat onder commerciële activiteiten dient te worden verstaan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.12 Vergelijking met andere circuits

Opvallend is verder dat in de vergunningen van de andere circuits in Nederland beter is beschreven (en dat deze ook een aanzienlijk aantal dagen (200+) hebben) waarbij ze commerciële activiteiten ontplooiën met inachtneming van geluidsgrenswaarden.

Gemeentelijke reactie

Elke situatie is uniek en we moeten nu voor het eurocircuit kijken welke oplossing passend is, binnen de reikwijdte van het door de raad gekozen scenario.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

4.13 Kamperen

Kamperen wordt in de NRD als planologisch niet mogelijk bestemd. In dit geval zou er onderscheid gemaakt moeten worden tussen deelnemende teams enerzijds en toeschouwers anderzijds. Het betreft deelnemers die tijdens wedstrijden uit heel Nederland en in het geval van internationale wedstrijden uit heel Europa komen, met lange aanrijtijden en vaak met groot materieel in de vorm van Autobussen, eventueel vrachtwagens, met opleggers/aanhangwagens. Dit is dus iets anders als recreatief kamperen. Dit staat ook beschreven in de Hinderwet 1993 voor beide verenigingen, waarbij sanitaire voorzieningen en geluidsnormen zijn vastgelegd.

Daarnaast geeft het Bestemmingsplan buitengebied 1977 in de voorschriften specifiek een ontheffing voor kamperen op blz. 131 ev. Dit zou optimaal zijn voor de weekend wedstrijden, zodat er geen extra verkeersbewegingen zijn tussen de zaterdagavond en de zondagochtend.

Gemeentelijke reactie

Kamperen ten tijde van meerdaagse wedstrijden is toegestaan. Het bedrijfsmatig gebruiken van het terrein ten behoeve van kamperen echter niet.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

Zienswijze 5, 23 maart 2022, ontvangen 23 maart 2022

Indiener vraagt aandacht voor de volgende punten:

5.1 Inzagetermijn

In de raadsinformatiebrief werd aangegeven dat de inzagetermijn 4 weken was. Deze termijn is gelijk aan de ter inzagelegging van de NRD, 24 februari t/m 23 maart 2022. Ook tijdens de presentatie werd weer aangegeven dat de diverse termijnen zoveel mogelijk buiten de vakantieperiodes moesten vallen. En wat gebeurt er? De eerste week van ter inzagelegging valt binnen een vakantieperiode.

In artikel 3:16 AWB is de termijn voor het indienen van een zienswijze voor de omgevingsvergunning met uitgebreide procedure echter 6 weken. Ik vind het dan ook erg vreemd dat daarvan afgeweken wordt en vraag me hardop af of dit nadelige invloed kan hebben op het vervolgproces.

Gemeentelijke reactie

De werkwijze van de gemeente Valkenswaard ten aanzien van de ter inzagelegging van bestemmingsplannen is dat deze maximaal twee weken binnen een vakantieperiode ter inzage gelegd worden. De gemeente Bergeijk heeft geen expliciet beleid om niet in de vakantieperiode stukken ter inzage te leggen, maar probeert dit te beperken. De terinzagelegging van de NRD heeft dus conform deze werkwijze plaatsgevonden.

Ten aanzien van de duur van de terinzagelegging is relevant te vermelden dat er geen wettelijke termijn is voor de duur van de terinzagelegging van de NRD. Het is dus aan de gemeente om te bepalen wat de geschikte periode is. Om deze reden is door het college van burgemeester en wethouders expliciet besloten voor wat betreft de termijn aan te sluiten op de door de raad van de gemeente Valkenswaard vastgestelde inspraakverordening. In deze inspraakverordening staat dat bij inspraak de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen vier weken bedraagt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.2 Uitwerking scenario

Op 15 juli 2021 heeft de gemeenteraad van de gemeente Valkenswaard besloten om het scenario waarin de bestaande, feitelijke situatie wordt gelegaliseerd op te nemen in een nieuw bestemmingsplan. De opdracht zou dan luiden: "Het vastleggen van de huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik van het Eurocircuitterrein in een nieuw bestemmingsplan." Dit moet dan ook de basis zijn, zonder bij voorbaat al activiteiten uit te sluiten of te beperken. Ook moeten er nog evenementen kunnen plaatsvinden zoals die in de loop der jaren al plaats vonden. Zoals bv ELE rally, Harley-dagen, Keverdag, testdagen etc. Ook om Valkenswaard weer op de kaart te zetten als bruisende gemeente.

Gemeentelijke reactie

Het raadsbesluit van 15 juli en daarmee de keuze voor scenario 2 is uitgangspunt voor het uit te werken bestemmingsplan. In overleg met de verenigingen heeft een inventarisatie plaatsgevonden om te komen tot een zo compleet mogelijk jaarrond beeld van de activiteiten binnen dit scenario.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.3 Hinderwetvergunningen

Indiener zie de raadsopdracht niet terug in de NRD. Zo zijn in 1993 de hinderwetvergunningen afgegeven aan de rally- en motorcrossvereniging. Zoals het woord het al zegt, is de vergunning afgegeven op basis van de hinder die kan worden veroorzaakt. Daarbij is o.a. vergund dat er

maximaal 7.59 uur hinder mag zijn, m.b.t. tot geluidsoverlast. De bedoeling van de wetgever is dat er 7.59 uur hinder veroorzaakt mag worden op een dag. Dat is dus geen bruto, maar netto tijd. Dit zal dan ook als basis voor het nieuwe bestemmingsplan moeten gelden.

Gemeentelijke reactie

Het doel is te komen tot een heldere en toepasbare regeling die enerzijds duidelijk is voor de verenigingen en anderzijds voor de omwonenden, inclusief handhaafbaarheid. De exacte invulling hiervan wordt in het MER uitgewerkt. Het raadsbesluit van 15 juli en daarmee de keuze voor scenario 2 is uitgangspunt voor het uit te werken bestemmingsplan. Door de Raad van State is aangegeven in een uitspraak dat de situatie op dit moment zo is dat de openstellingstijd begint te lopen op het moment dat het terrein daartoe (en daartoe verwijst naar het crossen) wordt opengesteld.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.4 MER-procedure Lage Heide (2005)

In de M.E.R.-procedure van Lage Heide (2005) is in "contouren geluid van inrichtingen op en rond het Eurocircuit ten behoeve van bouwplan Valkenswaard-zuid. Ook in deze M.E.R. worden kaders gesteld met betrekking tot het aantal uren rijden van auto's, karts en crossmotoren. Dit zijn dezelfde voertuigen als waarvoor in 1993 de Hinderwetvergunning, dus voor activiteiten die geluidshinder veroorzaken.

Gemeentelijke reactie

Niet de uitgangspunten uit de toenmalige MER zijn leidend, maar de scenariokeuze van de raad.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.5 Huurcontract

Het huurcontract van de MSV is in 1976 afgegeven voor het gebruik ten behoeve van de motorsport voor het gehele terrein. Daarom zal, naar mening van indiener, gewoon gecroost mogen worden op het gedeelte waarop nu gehandhaafd wordt en dus ook als huidig vergund moet worden aangemerkt.

Gemeentelijke reactie

Een in het verleden afgesloten huurovereenkomst kan niet dienen als basis voor een nieuw op te stellen bestemmingsplan. Het vertrekpunt daarbij moet zijn het geldend planologisch kader, grotendeels bestaande uit het bestemmingsplan Buitengebied 1977.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.6 Veldcrosswedstrijden

De wielclub wil ook graag weer veldcrosswedstrijden organiseren en de mogelijkheid hebben om een groot, internationaal, kampioenschap in huis te halen. Ook zij willen dan weer graag gebruik maken van het (motorcross) terrein waarop nu gehandhaafd wordt. Aangezien er al verschillende jaren veldcrosswedstrijden plaatsvinden zal dit mee genomen moeten worden in het nieuwe bestemmingsplan.

Gemeentelijke reactie

Het raadsbesluit van 15 juli en daarmee de keuze voor scenario 2 is uitgangspunt voor het uit te werken bestemmingsplan. (Toekomstige) evenementen die niet in de referentiesituatie staan worden daarom niet meegenomen in deze ruimtelijke procedure. In bijlage 1 van de NRD is het

zogenaamde voorgenomen gebruik opgenomen. Dit is mede tot stand gekomen in overleg met alle 5 de verenigingen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.7 Commerciële activiteiten

Indiener ziet in bijlage 1 van de NRD dat de verenigingen al activiteiten minder hebben aangedragen dan dat ze zouden willen. Dit wordt, mede, ingegeven door de tabel onder 2.2.2 die niet juist is. Er moeten daarom commerciële activiteiten, zoals het geven van cursussen, plaats kunnen vinden op het Eurocircuit. Niet alleen voor de levensvatbaarheid van alle verenigingen, maar ook voor de aantrekkingskracht en bekendheid van de gemeente Valkenswaard.

Gemeentelijke reactie

Het doel is om via een nieuw bestemmingsplan te komen tot een helder planologisch kader voor het Eurocircuit. In dat kader zal in de begripsbepalingen bij de regels van het bestemmingsplan concreet worden uitgewerkt wat onder commerciële activiteiten dient te worden verstaan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.8 Verduurzaming

In bijlage 1 van de NRD ziet indiener kolommen "beheer en exploitatie" activiteiten staan, waarvan indiener zich afvraagt: wat als er onverhoopt meer onderhoud nodig is? Als er verduurzamingsactiviteiten gaan komen, is daar zo te zien niets voor ingecalculerd. In de komende jaren zullen de diverse voertuigen die gebruikt worden voor het beheer en exploitatie ook verduurzaamd worden.

Gemeentelijke reactie

Door juist uit te gaan van het bestaand onderhoudsmaterieel wordt een realistisch uitgangspunt voor de MER en het bestemmingsplan gehanteerd. Relevant is dat binnen dit kader een verduurzaming van het materieel altijd kan plaatsvinden. Dit heeft namelijk een afname van de uitstoot en daarmee een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie tot gevolg.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.9 Kamperen

Het kamperen wordt in de tabel onder 2.2.2 als niet mogelijk aangegeven. Naar mijn mening is dat niet juist. In de bestaande huurovereenkomsten wordt de mogelijkheid tot kamperen wel degelijk benoemd. Er wordt alleen gekampeerd door mensen die ver moeten reizen én bij meerdaagse wedstrijden. Daarom zal het kamperen dan ook nu opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan.

Gemeentelijke reactie

Kamperen ten tijde van meerdaagse wedstrijden is toegestaan. Het bedrijfsmatig gebruiken van het terrein ten behoeve van kamperen echter niet.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.10 Draagvlak

Voor wat betreft het draagvlak is voor de raadsvergadering van 15 juli 2021 een enquête uitgevoerd waaruit zeer duidelijk is gebleken dat er een zeer groot draagvlak is voor het behoud van de activiteiten op het Eurocircuit. Indiener ziet dit als legitimiteit voor het opmaken van een nieuw bestemmingsplan op basis van huidig en historisch gebruik.

Gemeentelijke reactie

Het raadsbesluit van 15 juli en daarmee de keuze voor scenario 2 is uitgangspunt voor het uit te werken bestemmingsplan. De resultaten van de enquête in het kader van het project Toekomst Eurocircuit is een van de onderdelen waarop de raad haar besluitvorming heeft kunnen baseren.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.11 Noodzaak MER

Op pagina 4 van de NRD wordt aangegeven dat: "voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan een milieueffectrapport 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, 'wijziging of uitbreiding van permanente racebanen voor gemotoriseerde voertuigen'".

De opdracht is echter "Het vastleggen van de huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik van het Eurocircuitterrein in een nieuw bestemmingsplan." Naar mening van indiener is daarom activiteit D43 niet aan de orde. De M.E.R. moet worden opgesteld op basis van de huidige, vergunde, activiteiten.

Gemeentelijke reactie

Er is misschien wel geen directe mer-plicht maar negatieve milieueffecten kunnen niet bij voorbaat worden uitgesloten. Daarom heeft de gemeente er in het kader van zorgvuldigheid zelf voor gekozen om een mer-procedure te doorlopen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.12 Parkeren bij evenementen

In de NRD staat op pagina 7: "Daarnaast wordt inmiddels overwogen om een aantal agrarische percelen in de omgeving van het Eurocircuitterrein te gebruiken voor parkeren tijdens grote evenementen. Om dat juridisch mogelijk te maken moet voor de betreffende percelen - als daarvoor wordt gekozen - de bestemming worden aangepast."

Indiener vindt het vreemd dat bij vragen tijdens de behandeling van het agendapunt Bestemmingsplan Buitengebied 2 in de gemeenteraad in december 2021 is aangegeven dat op diverse kavels de bestemming voor het parkeren t.b.v. evenementen deze bestemming niet meer nodig was en daarom niet werd opgenomen in het bestemmingsplan. Nu wordt dit wel opgenomen in de NRD. Waarom is dit op verzoek van het college dan niet in stand gehouden bij het ontwerp bestemmingsplan buitengebied 2?

Gemeentelijke reactie

Op verzoek van de gemeenteraad zelf is het evenementenparkeren "in de wei" uit het bestemmingsplan buitengebied 2 gehaald. De parkeervraag is namelijk onlosmakelijk verbonden aan de activiteiten die op basis van het bestemmingsplan Eurocircuit mogelijk wordt gemaakt. Indien

daarom gekozen wordt om een aantal agrarische percelen te gebruiken voor parkeren bij grote evenementen moet dit daarom ook planologisch worden verankerd in hetzelfde bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.13 Toegangsweg

In de gemeenteraad van 15 juli 2021 is besloten dat het zogenaamde "Haakje" aangelegd moet worden als toegangsweg voor het Eurocircuit en SnowCenter Montana. Ervan uit gaande dat het "Haakje" aangelegd kan worden, zal daarop de stikstofberekening moeten worden gebaseerd.

Gemeentelijke reactie

De doelstelling is inderdaad dat de ontsluitingsstructuur van het Eurocircuit via 'het Haakje' zal verlopen. Dit wordt dan ook als zodanig meegenomen in de op te stellen stikstofberekeningen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.14 Kenniscentra aantrekken

Tijdens de behandeling in de gemeenteraad van 15 juli 2021 is ook gevraagd om te kijken naar mogelijkheden om kenniscentra met betrekking tot de ontwikkelingen in relatie tot duurzaamheid van voertuigen naar het Eurocircuit te halen. Dit creëert werkgelegenheid, verbetering van kennis en zelfs directe toepasbaarheid voor de rally- en motorcross. Hierdoor kan de gemeente een verdienmodel extra ontwikkelen. Indiener ziet geen verwijzingen of hiervoor ruimte is in de NRD.

Gemeentelijke reactie

De onderdelen die inspreker opsomt zijn onderdeel van scenario 5. Dit scenario is niet door de gemeenteraad gekozen. De gemeenteraad heeft scenario 2 gekozen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.15 Verduurzaming

Om de verduurzaming in voertuigen en gebouwen te creëren zal er bij het opmaken van de M.E.R. en het nieuwe bestemmingsplan rekening gehouden moeten worden met het opwekken van duurzame energie. Dit gedeelte mist indiener in de huidige NRD en vraagt bij deze om dit aan te passen en/of toe te voegen.

Gemeentelijke reactie

Bedankt voor uw suggestie. In het MER zal indicatief aandacht worden besteed aan de mogelijkheden die het plangebied heeft voor het opwekken van duurzame energie.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

5.16 Geluidsarmer Eurocircuit

Tijdens de presentatie van de NRD is door een partij aangeboden de gemeente mee te nemen in de mogelijke ontwikkelingen voor een geluidsarmer Eurocircuit. Graag ziet indiener dat dit meegenomen wordt in de procedure om tot een nieuw bestemmingsplan te komen.

Gemeentelijke reactie

Alle inbreng nemen we serieus in overweging. Eventuele mitigerende maatregelen worden duidelijk tijdens het opstellen van het plan-MER.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

Zienswijze 6, 23 maart 2022, ontvangen 23 maart 2022

Indiener vraagt aandacht voor de volgende punten:

6.1 Bezwaren

Indiener had in 2018 reeds ernstige bezwaren tegen het eerdere ontwerpbestemmingsplan. De gemeenteraad heeft zich inmiddels uitgesproken om het 'het huidige feitelijk legaal gebruik' vast te leggen in het bestemmingsplan. Echter hierbij gelden nog steeds de bezwaren zoals destijds naar voren gebracht en deels herhaald in de reactie van indiener op het conceptrapportage toekomst eurocircuit van 30 april 2021.

Gemeentelijke reactie

Deze zienswijze nemen we voor kennisgeving aan. De eerder ingediende zienswijze uit 2018 was een reactie op een ander toekomstplan voor het Eurocircuit. In het besluit van de raad om te kiezen voor scenario 2 zijn deze bezwaren overigens meegenomen bij de afweging.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

6.2 Geluidsonderzoek

Door de gemeente Valkenswaard wordt in de Notitie aangegeven dat nader en gedetailleerder onderzoek wordt gedaan naar geluid. De Kempervennen dient als buurman van het Eurocircuit met meerdere toetspunten actief betrokken te worden in de geluidsonderzoeken. Dit geldt eens te meer omdat de geluidzone mogelijk opnieuw wordt vastgesteld. Uiteraard geldt dit, en het navolgende, ook voor nadere onderzoeken naar stikstof en stof.

Gemeentelijke reactie

In het geluidonderzoek wordt gekeken naar een (groot) aantal beoordelingspunten. Ook de effecten in het gebied van de Kempervennen worden onderzocht. Deze aanpak staat los van de formele status van het gebied als (al dan niet) geluidgevoelige bestemming.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

6.3 Mitigerende maatregelen

Het bureau dat het onderzoek naar de milieueffecten gaat doen, dient De Kempervennen actief te betrekken bij mitigerende maatregelen en dit dient niet beperkt te zijn tot de noordelijke en zuidelijke kant van het Eurocircuit.

Gemeentelijke reactie

We kunnen bevestigen dat ook de effecten op de Kempervennen worden onderzocht, evenals mogelijke mitigerende maatregelen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

6.4 Verduidelijking scenario 2

De voorziene omvang van het toekomstperspectief "huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan" is niet duidelijk. Waar ligt de grens tussen het daadwerkelijk vastleggen van huidig vergund gebruik en het faciliteren en legaliseren van uitbreiding van al dan niet legale activiteiten? Wat heeft als huidig gebruik te gelden en hoe past dit bij o.a. bij de "8 uur en 3 weekenden norm", de tabellen in de bijlagen van de Notitie en het antwoord van de gemeente Valkenswaard "zowel de

rallysport als de motorcross mogen onafhankelijk van elkaar maximaal tot 8 uur per week crossen én 3 weekenden 8 uur of langer."

Gemeentelijke reactie

Om misverstanden te voorkomen zullen we de definitie van scenario 2 duidelijker opnemen in de NRD. Het voorgenomen gebruik zoals opgenomen in bijlage 1 van de NRD past binnen dit scenario.

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van de NRD:

- In paragraaf 2.2.1 van de NRD wordt scenario 2 nader toegelicht

6.5 Overleg

In het antwoord van de gemeente Valkenswaard op de in bijlage 2 opgenomen brief van Center Parcs (Bijlagenboek Definitieve Rapportage, bladzijde 633 en 635) is onder de punten 2 en 7 aangegeven dat overleg plaats zal vinden met relevante stakeholders. De Kempervennen hoort daarbij, maar indiener moet constateren dat dit overleg tot op heden nog niet heeft plaatsgevonden en wij nodigen de gemeente Valkenswaard uit dit overleg alsnog op korte termijn in te plannen.

Gemeentelijke reactie

De NRD is de eerste stap in het proces om te komen tot een nieuw ruimtelijk kader. Gedurende het hele traject zullen alle stakeholders door ons op gelijke wijze worden betrokken en geïnformeerd. De informatiebijeenkomst van 7 maart was de eerste centrale bijeenkomst. Uiteraard is een gesprek mogelijk, daartoe is inmiddels contact met u opgenomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om de NRD aan te passen.

3. Ambtshalve wijzigingen

In het vorige hoofdstuk is aangegeven of (en zo ja, hoe) de zienswijzen aanleiding hebben gegeven tot aanpassingen ten opzichte van de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau. In sommige gevallen is er tevens aanleiding tot aanvullende aanpassingen zonder dat daar een zienswijze aan ten grondslag ligt. Dit betreffen de zogenaamde ambtshalve wijzigingen.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is hierbij op de onderstaande onderdelen aangepast:

- Tijdens de informatiebijeenkomst op 7 maart 2022 is door sommige aanwezigen aangegeven dat de notitie soms lastig leesbaar is vanwege de complexe termen die worden toegepast. Om deze reden is getracht om -waar mogelijk- het taalgebruik te versimpelen en/of te verduidelijken.

ontwerp bestemmingsplan Eurocircuit Bergeijk
Gemeente Bergeijk
Projectnummer 0474260.100

Bijlage 4 MER Eurocircuit (4 mei 2023)



Milieueffectrapport

Eurocircuit Valkenswaard

projectnummer 0474260.100
definitief
4 mei 2023

Milieueffectrapport

Eurocircuit Valkenswaard

projectnummer 0474260.100

definitief
4 mei 2023

Auteurs

L. Runia

Opdrachtgever

Gemeente Valkenswaard
De Hofnar 15
5554 DA VALKENSWAARD

datum
4 mei 2023

beschrijving
definitief

vrijgave
S. Zondervan



Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Korte geschiedenis	7
1.3	Het Eurocircuitterrein en de milieueffectrapportage	8
1.4	Notitie Reikwijdte en Detailniveau	11
1.5	Leeswijzer en opbouw	11
2	Kaders voor het MER	12
2.1	Voorgeschiedenis	12
2.2	Het plangebied en de gebruikers	15
2.2.1	Plangebied	15
2.2.2	Gebruikers van het Eurocircuit	16
2.3	Het studiegebied	18
2.4	Relevante plannen en besluiten voor het MER	18
2.4.1	Vaststelling bestemmingsplan Buitengebied met crossterrein 1977	18
2.4.2	Verlening milieuvergunningen 1993 en 1999	18
2.4.3	Zone van rechtswege 1 juli 1993	18
2.4.4	Raadsopdracht Eurocircuit 25 april 2013	19
2.4.5	Vorbereidingsbesluit en gebruiksprogramma Eurocircuit 23 mei 2017	19
2.4.6	Besluit planologische verankering 22 augustus 2017	20
2.4.7	Raadsbesluit 22 februari 2018	20
2.5	Relevante beleidskaders en wet- en regelgeving voor het MER	21
2.5.1	Omgevingswet	21
2.5.2	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	21
2.5.3	Verordening ruimte Noord-Brabant	23
2.5.4	Structuurvisie Valkenswaard 2012	24
2.5.5	De Groote Heide Valkenswaard	24
2.5.6	Wet milieubeheer	25
2.5.7	Wet geluidhinder en Besluit omgevingsrecht (Bor)	25
2.5.8	Wet natuurbescherming	25
2.6	Beoordelingskader	25
2.7	Wijze van beoordelen	26
3	Referentiesituatie en voorgenomen ontwikkeling	27
3.1	Inleiding en werkwijze	27
3.2	Huidige situatie en referentiesituatie	29
3.3	Voorgenomen ontwikkeling	32
3.3.1	De opdracht van de gemeenteraad	32
3.3.2	De voorgenomen ontwikkeling	32
3.4	Alternatieven en varianten	33

4	Effecten op het woon- en leefklimaat	34
4.1	Mobiliteit en bereikbaarheid	34
4.1.1	Kaders	34
4.1.2	Werkwijze	35
4.1.3	Referentiesituatie	35
4.1.4	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	38
4.2	Geluid	38
4.2.1	Werkwijze	38
4.2.2	Gebruik van de twee circuits	40
4.2.3	Effecten	40
4.2.4	Mitigerende maatregelen	45
4.2.5	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	45
4.3	Luchtkwaliteit	46
4.3.1	Kaders	46
4.3.2	Werkwijze	46
4.3.3	Referentiesituatie en effecten van de voorgenomen ontwikkeling	47
4.3.4	Mitigerende maatregelen	48
4.3.5	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	48
4.4	Externe veiligheid	48
4.4.1	Kaders	48
4.4.2	Werkwijze	49
4.4.3	Referentiesituatie	49
4.4.4	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	53
4.5	Geur	53
4.5.1	Kaders	53
4.5.2	Werkwijze	53
4.5.3	Referentiesituatie	53
4.5.4	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	54
4.6	Gezondheid	54
4.6.1	Kaders	54
4.6.2	Effecten en beoordeling	54
4.7	Duurzaamheid	55
4.7.1	Kaders	55
4.7.2	Werkwijze	55
4.7.3	Referentiesituatie	55
4.7.4	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	55
4.7.5	Overige maatregelen	56
5	Overige milieueffecten	57
5.1	Natuur	57
5.1.1	Kaders	57
5.1.2	Werkwijze	58
5.1.3	Referentiesituatie	58
5.1.4	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	60
5.1.5	Mitigerende maatregelen	61
5.2	Bodem	61

5.2.1	Kaders	61
5.2.2	Werkwijze	61
5.2.3	Referentiesituatie	62
5.2.4	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	63
5.3	Water	64
5.3.1	Kaders	64
5.3.2	Werkwijze	64
5.3.3	Referentiesituatie	65
5.3.4	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	66
5.4	Archeologie	67
5.4.1	Kaders	67
5.4.2	Werkwijze	67
5.4.3	Referentiesituatie	68
5.4.4	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	69
5.5	Landschap	69
5.5.1	Kaders	69
5.5.2	Werkwijze	70
5.5.3	Referentiesituatie	70
5.5.4	Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling	70
5.5.5	Maatregelen	70
6	Overzicht effecten en conclusies	71
6.1	Overzicht effecten	71
6.2	Conclusies	71
7	Naar een voorkeursalternatief	72
7.1	Ambitie: balans tussen hinder en gebruik	72
7.2	Werkwijze	72
7.3	Mogelijke invullingen van het voorkeursalternatief	73
7.3.1	Beperken van de hinder door geluid	73
7.3.2	Twee varianten	83
7.3.3	Beoordeling van varianten	85
7.4	Voorkeursalternatief	87
7.5	Effecten van het voorkeursalternatief	88
8	Leemten in kennis en evaluatie	89
8.1	Leemten in kennis en informatie	89
8.2	Monitoring en evaluatie	89

Overzicht van de bijlagen

91

Bijlage 1 Gebruik van de circuits

Bijlage 2 Resultaten geluidberekeningen

Bijlage 3 Akoestisch onderzoek

Bijlage 4 Luchtkwaliteit

Bijlage 5 Natuurtoets

Bijlage 6 Stikstofdepositie

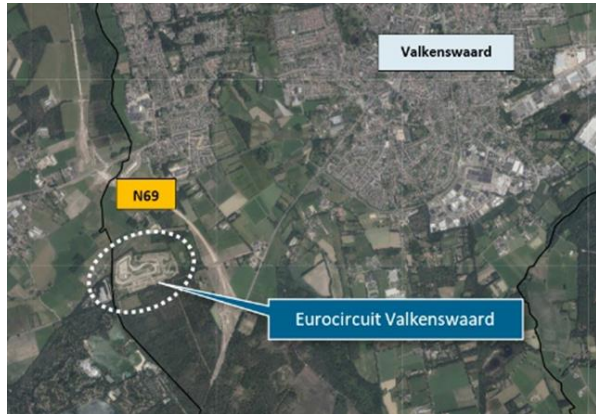
Bijlage 7 Bodemkwaliteit

Bijlage 8 Archeologie

SAMENVATTING MER EUROCIRCUIT

Aanleiding en doel

Het Eurocircuit is sinds begin jaren 70 van de vorige eeuw gevestigd in het buitengebied van Valkenswaard. Het was destijds het eerste voor rallycross (autosport) gebouwde circuit ter wereld. Het Eurocircuitterrein biedt ruimte voor trainingen en wedstrijden van de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV). Naast de gemotoriseerde sporten biedt Eurocircuitterrein ook ruimte aan Wielervereniging TWC de Kempen, Fietscrossvereniging Lion Dór en Politiehondenvereniging de Verdediger.



Het bestemmingsplan van het totale terrein en de milieuvergunningen van de gemotoriseerde sporten zijn sterk veranderd. Na een lange voorgeschiedenis heeft de raad van de gemeente Valkenswaard in 2021 besloten dat het bestaande feitelijke gebruik van het Eurocircuit in een bestemmingsplan moet worden opgenomen. Dit besluit was gebaseerd op onderzoek 'Toekomst Eurocircuit'. De gemeente heeft daarop besloten om een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Ten behoeve daarvan is ook dit milieueffectrapport (MER) opgesteld.



Procedure

De procedure voor dit MER is gestart in 2021 met het publiceren van de (concept) Notitie reikwijdte en detailniveau. Deze is gedurende zes weken ter inzage gelegd. In deze periode konden zienswijzen worden ingediend.

Dit MER heeft gediend als basis voor het kiezen van een voorkeursalternatief voor het Eurocircuit dat inmiddels is opgenomen in een ontwerp-bestemmingsplan. Dit MER wordt gezamenlijk met het ontwerp-bestemmingsplan ter visie gelegd.

Werkwijze

Het Eurocircuit kent een gecompliceerde situatie: een deel van de gebouwen en van het gebruik zijn niet in overeenstemming met het huidige bestemmingsplan.

Voor onderzoek in het MER is een overzicht opgesteld van het gebruik van de motorcross en de rallycross (auto's).

De voorgenomen ontwikkeling gaat er van uit dat de bestaande (fysieke) situatie niet zal veranderen. De juridische situatie verandert wel, omdat een deel van de baan en van de gebouwen niet legaal is. Vanwege de complexe situatie is de volgende werkwijze gebruikt voor het beoordelen van de effecten (tabel 1):

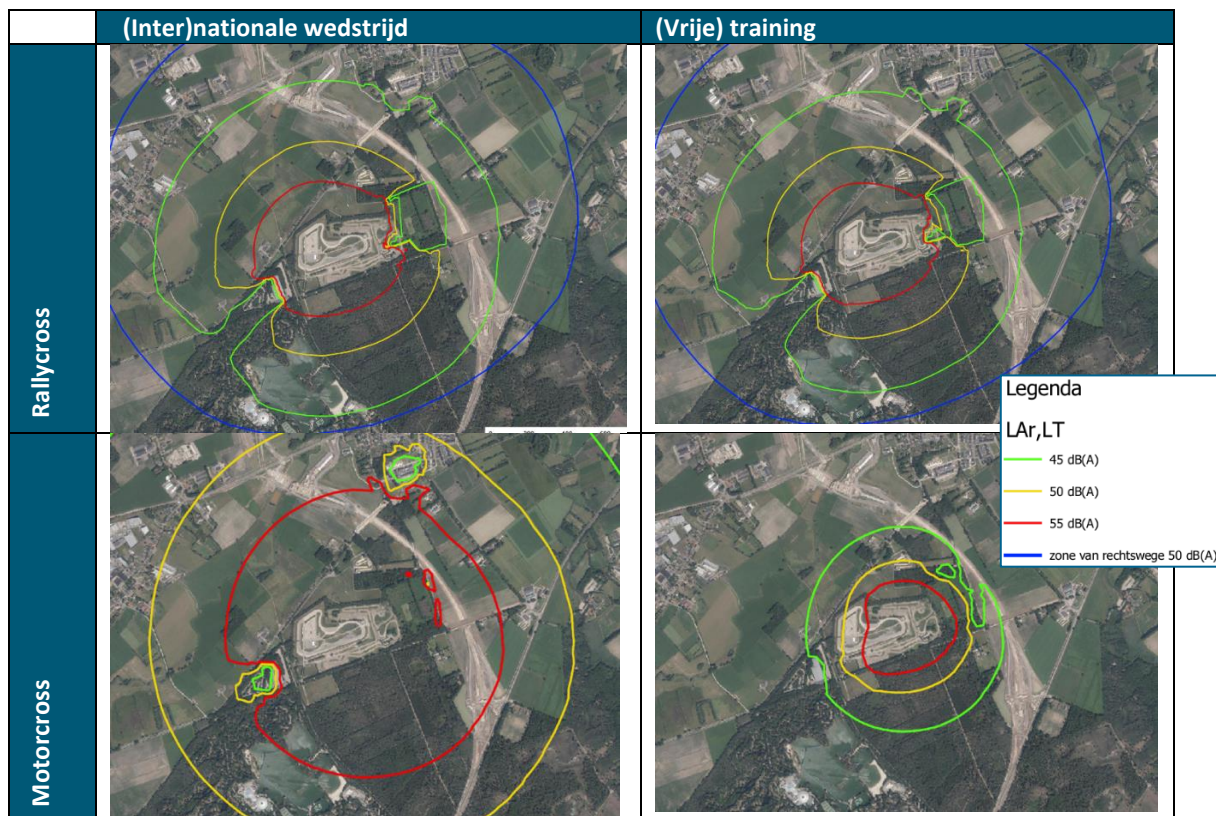
Tabel 1 Gehanteerde uitgangspunten in dit MER

Onderdeel	Referentiesituatie	Voorgenomen ontwikkeling
Inrichting van het plangebied: banen en gebouwen	Huidige, feitelijke situatie (ook voor de niet-legale gebouwen)	Geen fysieke wijzigingen aan gebouwen en banen
Gebruik van het plangebied: trainingen, wedstrijden e.d.	Geen gebruik	Gebruik op basis van historisch overzicht, met actualisatie
Studiegebied (buiten het Eurocircuit)	Toekomstige situatie op basis van autonome ontwikkelingen	Toekomstige situatie op basis van autonome ontwikkelingen

Beoordeling van de effecten

Uit het onderzoek van de effecten komt naar voren dat het belangrijkste effect de hinder door geluid is. Uit het onderzoek blijkt dat de grootste geluidbelasting voor de omgeving optreedt bij de wedstrijden op de motorcrossbaan (MXGP, KNMV- en DMX-wedstrijden) en in mindere mate de (inter)nationale wedstrijden bij de rallycross. De trainingen op het motorcrosssterrein zorgen het vaakst tot geluidbelasting in de omgeving, maar het geluidniveau bij deze activiteit is lager dan bij de wedstrijden.

In figuur 2 zijn ter vergelijking de berekende contouren voor (inter)nationale wedstrijden en (vrije) trainingsdagen opgenomen. De contouren geven het beeld dat bij de rallycross er relatief weinig verschil is tussen de wedstrijddagen en de (vrije) trainingsdagen. Bij de motorcross is de geluidbelasting naar de omgeving voor de (inter)nationale wedstrijden duidelijk groter dan bij de rallycross. Er is ook een relatief groot verschil tussen de wedstrijddagen en de trainingsdagen.



Figuur 2 Geluidcontouren (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau) vergeleken voor vier gebruiksvormen van de circuits (zie bijlage 2 voor grotere afbeeldingen) (bron: Peutz). De vier gebruiksvormen zijn ook de bouwstenen voor de gebruiksvarianten

Naar een voorkeursalternatief

Om te komen tot een voorkeursalternatief voor het ontwerp-bestemmingsplan is door de gemeente Valkenswaard in 2022 en de eerste maanden van 2023 met de omgeving en de gebruikers overleg gevoerd. Het doel daarvan was te komen tot een voor alle partijen acceptabel voorkeursalternatief. In relatie tot dit proces is ook gekeken naar de mogelijkheden en de effecten van afscherpende voorzieningen. Uit dit proces kwam naar voren dat het voor het tegengaan van geluidhinder belangrijk is het aantal dagen dat hinder kan optreden te beperken en om vooraf duidelijkheid te hebben over de dagen waarop hinder kan optreden. Dit proces heeft geleid tot twee varianten voor het gebruik van de banen. Na afstemming met de omgeving en met de gebruikers zijn twee varianten voor het gebruik van de banen geformuleerd (tabel 2). Deze verschillen ten aanzien van het gebruik door de rallycross. In beide varianten wordt uitgegaan van de volgende maatregelen om de hinder voor de omgeving te beperken:

- Elk jaar stellen de gebruikers een jaarplan op waarin wordt opgenomen wanneer de banen worden gebruikt en waarvoor;
- De periode van 8 uur per week wordt verdeeld in twee blokken van elk netto maximaal 4 uur;
- De lunchpauzes (bij twee blokken van 4 uur op een dag) van motorcross en rallycross vallen samen;
- Evenementen (wedstrijden) van motorcross en rallycross kunnen niet in hetzelfde weekend;
- In de wintermaanden december, januari en februari is er geen gebruik van de twee banen;
- Gebruik in de weekenden wordt (vooraf, in het jaarplan) vastgelegd. Om voor de omgeving duidelijkheid en één stille dag per weekend (uitgezonderd van de wedstrijden) te realiseren

is het uitgangspunt dat in de ene week alleen op zaterdag en in de andere week alleen op zondag de banen mogen worden gebruikt (verschil tussen even en oneven weeknummers);

- De geluidinstallatie op de terreinen wordt zodanig aangepast dat de geluidemissie naar de omgeving wordt beperkt.

Omdat de zomermaanden relatief belangrijk zijn voor het gebruik van de banen is er niet voor gekozen de banen in de zomermaanden te sluiten (juni, juli, en augustus).

Gezien de relatief beperkte impact van afschermende voorzieningen, de beperkte ruimte, de kosten en de mogelijke effecten van de schermen of wallen in de aanlegfase (zoals het kappen van bomen en houtwallen) is er voor beide varianten voor gekozen om geen schermen of wallen op te nemen. Wel bestaat in beide varianten de mogelijkheid om – na goedkeuring door de gemeente – afschermende voorzieningen te realiseren.

Voor beide varianten is het uitgangspunt dat de regeling voor het gebruik van de banen wordt vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Bij gebruiksvariant 2 is het noodzakelijk om ook een geluidzone vast te stellen (meer dan drie weken met meer dan 8 uur per week).

Tabel 2 Twee gebruiksvarianten voor het Eurocircuit

Gebruiks-variant	Aard van de activiteiten	Gebruik door	
		autosport/rallycross	motorcross
1	wedstrijden	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> • langer dan 8 uur/week • rijden tussen 08.00 en 20.00 uur Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> • kamperen • verenigingsleven 	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> • langer dan 8 uur/week • rijden tussen 08.00 en 20.00 uur Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> • kamperen • verenigingsleven
	trainingen	In principe elke week op vrijdag, zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> • 09.00 – 12.30 uur • 12.30 – 18.00 uur 	In principe elke week op woensdag en/of vrijdag: <ul style="list-style-type: none"> • 13.00 – 17.00 uur Zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> • 09.00 – 12.30 uur • 13.30 – 18.00 uur
2	wedstrijden	9 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> • vrijdag – zaterdag – zondag • langer dan 8 uur/week • rijden tussen 08.00 – 19.00 op zaterdag en zondag Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> • kamperen • verenigingsleven 	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> • langer dan 8 uur/week • rijden tussen 08.00 en 19.00 uur Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> • kamperen • verenigingsleven
	trainingen	11 trainingdagen (1 per week): <ul style="list-style-type: none"> • maximaal 8 uur/dag • 09.00 – 12.30 uur • 12.30 – 18.00 uur 	In principe elke week op woensdag en/of vrijdag: <ul style="list-style-type: none"> • 13.00 – 17.00 uur Zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> • 09.00 – 12.30 uur • 13.30 – 18.00 uur

Door de twee gemeenten is er voor gekozen gebruiksvaariant 1 in het ontwerp-bestemmingsplan op te nemen. De redenen daarvoor zijn het kleiner aantal weekenddagen dat de rallycross gebruik maakt het circuit voor wedstrijden en het gegeven dat bij deze variant geen geluidzone nodig is.

Stikstof

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de emissie en depositie van stikstof zijn doorge-rekend. Op basis van de berekeningen is er voor gekozen in het bestemmingsplan ook enkele agrarische percelen op te nemen en voor die percelen de bemesting te beëindigen. Hierdoor is de voorgenomen ontwikkeling stikstofneutraal (door saldering). Er is derhalve ook geen passende beoordeling uitgevoerd.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Eurocircuit is sinds begin jaren 70 van de vorige eeuw gevestigd in het buitengebied van Valkenswaard. Het was destijds het eerste voor rallycross (autosport) gebouwde circuit ter wereld. Het Eurocircuit Valkenswaard was tot 2018 het decor voor de Dakar Pre-proloog. Het Eurocircuit-terrein biedt ruimte voor trainingen en wedstrijden van de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV). Naast de gemotoriseerde sporten biedt Eurocircuitterrein ook ruimte aan Wielervereniging TWC de Kempen, Fietscrossvereniging Lion Dór en Politiehondenvereniging de Verdediger.

Het bestemmingsplan van het totale terrein en de milieuvergunningen van de gemotoriseerde sporten zijn sterk verouderd. De gemeente Valkenswaard heeft daarom besloten een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Rond het Eurocircuitterrein is een geluidzone aanwezig, die indertijd 'van rechtswege' is vastgesteld. Deze geluidszone geeft in de huidige situatie beperkingen aan de geluidbelasting rond het Eurocircuitterrein. Gekoppeld aan het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan wordt mogelijk ook deze geluidszone opnieuw vastgesteld. Of dat zal gebeuren is afhankelijk van de uitkomsten in het MER en de afwegingen die op basis hiervan gemaakt worden. Deze zone ligt deels in gemeente Valkenswaard en deels in gemeente Bergeijk. Daarnaast is van belang dat een klein deel van het terrein de gemeente Bergeijk ligt. Het gevolg daarvan is dat ook Bergeijk in de procedure is betrokken: een nieuw besluit over de geluidzone moet ook door de raad van gemeente Bergeijk worden genomen. De locatie van het Eurocircuitterrein is weergegeven in figuur 1-1.



Figuur 1-1 Locatie van Eurocircuitterrein Valkenswaard

Om het besluit over het bestemmingsplan mogelijk te maken is de **milieueffectrapportage (m.e.r.)** doorlopen. In het kader van de m.e.r. is dit **milieueffectrapport (MER)** opgesteld. In het MER

worden de milieugevolgen van het Eurocircuitterrein onderzocht. De milieu-informatie in het MER wordt gebruikt voor de besluitvorming over het bestemmingsplan.

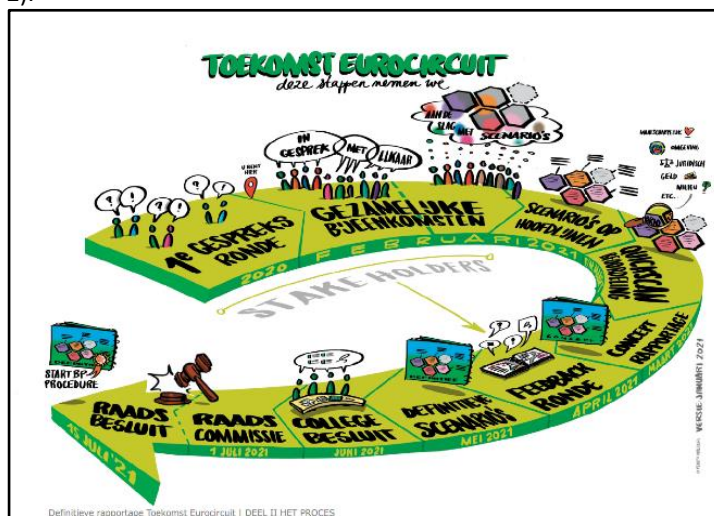
Omdat op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten was tijdens het opstellen van de NRD de verwachting dat bij het MER ook een Passende Beoordeling nodig zou zijn. In een Passende Beoordeling wordt ingegaan op de effecten van het Eurocircuitterrein met bijbehorend gebruik op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Inmiddels is gebleken (zie hoofdstuk 5.1) dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Ook op andere manieren is er geen invloed van het Eurocircuit op Natura 2000. Er is daarom geen Passende Beoordeling nodig.

1.2 Korte geschiedenis

Het huidige bestemmingsplan en de milieuvergunningen voor het Eurocircuitterrein zijn sterk verouderd. Het bestemmingsplan dateert uit 1977 en de milieuvergunningen uit 1993. Door het langdurig niet actualiseren van de bestemmingsplannen is er een verschil ontstaan tussen de feitelijke situatie en het planologisch kader. Het bestemmingsplan en de milieuvergunningen zijn daarom toe aan actualisatie. In het verleden zijn hier al diverse pogingen toe ondernomen. De meest recente poging strandde met het besluit van de gemeenteraad op 24 oktober 2019 om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Redenen hiervoor waren onder meer het negatieve toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) over het toen opgestelde milieueffectrapport en de uitspraak van de Raad van State over het Nederlands stikstofbeleid.

Met het besluit om het bestemmingsplan niet vast te stellen, werd de poging tot actualisatie voorlopig gestaakt. Het proces diende van vooraf aan opnieuw uitgevoerd te worden. Een reguliere actualisatie van het bestaande bestemmingsplan, waarbij niets verandert, is onderzocht. Maar uit het voorgaande proces bleek met name dat de maatschappelijke discussie omtrent het bestaansrecht van het circuit en de toekomst hiervan gedurende de procedure was toegenomen.

Vervolgens is in een nieuwe aanpak gewerkt aan zoveel mogelijk draagvlak voor de toekomst van het Eurocircuitterrein en het zoveel mogelijk voorkomen van maatschappelijke onrust. Om dit te bereiken is de uitwerking van het toekomstperspectief voor het Eurocircuitterrein gezamenlijk met alle belanghebbenden die zich bereid hebben getoond om mee te doen, vormgegeven (figuur 1-2).



Figuur 1-2 De stappen die worden genomen in de toekomst van het Eurocircuit.

Als eerste is een aantal scenario's (toekomstperspectieven) voor het toekomstige gebruik en de inrichting van het terrein tot stand gekomen. De uitgewerkte scenario's zijn vervolgens in 2021 voorgelegd aan de gemeenteraad. Het door de gemeenteraad gekozen scenario vormt de basis voor een nieuw bestemmingsplan.

De gemeenteraad van Valkenswaard heeft op 15 juli 2021 een keuze gemaakt uit de verschillende toekomstscenario's. De raad besloot om het scenario met het bestaande 'feitelijke' gebruik (daarmee wordt bedoeld het gebruik in de huidige situatie) op te nemen in het bestemmingsplan (Figuur 1-3). Dit is scenario 2 in het rapport Toekomst Eurocircuit van juni 2021. In het kader van het bestemmingsplan is de m.e.r.-procedure (m.e.r.) doorlopen en dit milieueffectrapport (MER) opgesteld.



Figuur 1-3 Impressie van het door de raad gekozen scenario 2. Dit scenario is het startpunt voor dit MER

1.3 Het Eurocircuitterrein en de milieueffectrapportage

Bij het bestemmingsplan is voorliggend milieueffectrapport (MER) opgesteld en de m.e.r.-procedure doorlopen. Het milieueffectrapport geeft de milieueffecten voor het gebruik van de het terrein en laat ook het verschil in effecten zien tussen het feitelijk gebruik van het Eurocircuitterrein en de legale situatie. Hiermee kunnen de milieueffecten van het voornemen volwaardig meegenomen worden.

Bepalingen Wet milieubeheer

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan een milieueffectrapport 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, 'wijziging of uitbreiding van permanente racebanen voor gemotoriseerde voertuigen' (Tabel 1.1). Doel van de milieueffectrapportage is het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tabel 1.1 Activiteit D43 uit het Besluit milieueffectrapportage

	Kolom 1 Activiteit	Kolom 2 Drempelwaarde	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
D43	De aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een openstelling van acht uren of meer per week of 2. een oppervlakte van 5 hectare of meer.	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 besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn, 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.

Omdat de wijziging van het gebruik van het Eurocircuitterrein (kolom 1) mogelijk de drempelwaarden (kolom 2) uit het Besluit milieueffectrapportage overschrijden en hiervoor een bestemmingsplan zoals bedoeld in kolom 3 (plannen) wordt opgesteld is sprake van een plan-m.e.r.-plicht.

Omdat in het project 'Toekomst Eurocircuit' (2021) al een integrale beoordeling is uitgevoerd van verschillende alternatieven van het Eurocircuitterrein en door de gemeenteraad ook al een duidelijke keuze is gemaakt ligt de focus van de milieueffectrapportage op het verder onderzoeken en optimaliseren van scenario 2. Daarbij is gezocht naar optimalisaties waarbij zowel de milieueffecten op de omgeving kunnen worden beperkt als naar mogelijkheden om het gebruik van het plangebied te verbeteren.

Procedure van de m.e.r.

Start van de m.e.r.-procedure: Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Voor de start van de m.e.r.-procedure is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld (Figuur 1-4). De NRD heeft vier weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder schriftelijk kunnen reageren op deze notitie en aan kunnen geven over wat onderzocht moet worden in het MER en op welke manier. Ook zijn wettelijke adviseurs en betrokken instanties in de gelegenheid gesteld om advies te geven.



Figuur 1-4 Stappen van de m.e.r.-procedure en het ruimtelijk besluit

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Voor het opstellen van het bestemmingsplan voor het Eurocircuitterrein is de gemeente Valkenswaard initiatiefnemer én het bevoegd gezag. Daarnaast is ook de gemeente Bergeijk betrokken als bevoegd gezag omdat ook voor Bergeijk een nieuw bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Belanghebbenden

De voorgenomen ontwikkeling heeft (vooral door geluid) invloed op de omgeving. De bewoners in de omgeving van het plangebied zijn als (potentieel) blootgestelde belanghebbenden. Daarnaast zijn de gebruikers (verenigingen) van de diverse onderdelen van het plangebied belanghebbend. Door de gemeente is in het voortraject (voorafgaand aan het besluit van de gemeenteraad in 2021) uitgebreid met de belanghebbenden gecommuniceerd.

In de periode van het tot stand komen hebben verdere overleggen met (vertegenwoordigers van) de omgeving en met de verenigingen van de gebruikers van het plangebied plaatsgevonden. Deze overleggen waren bedoeld om, mede op grond van de onderzoeksresultaten van dit MER, te komen tot een voorkeursalternatief voor het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 van dit MER is dit beschreven.

MER: Van milieu naar fysieke leefomgeving

De wettelijke bepalingen voor de m.e.r. zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Het doel van het MER is om de milieubelangen mee te laten wegen in de besluitvorming. Bij de m.e.r. wordt echter al jaren verder gekeken dan alleen de milieueffecten. Onder andere duurzaamheid en gezondheid zijn thema's die steeds urgenter worden en daarom structureel een plaats hebben in de afweging van belangen. Het MER beperkt zich daarom niet alleen tot de milieueffecten, maar beschouwt alle relevante thema's van de fysieke leefomgeving. De term 'milieu' is daarom eigenlijk te beperkt, maar om aansluiting te houden bij de wettelijke termen komt dit nog wel terug in de titel en soms ook in de teksten.

M.e.r. onder de Omgevingswet

De wetgeving rond de milieueffectrapportage wordt meegenomen in de Omgevingswet. Dit is opgenomen in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Inhoudelijk wijzigt de opzet en invulling van de m.e.r. niet, alleen procedureel komen er enkele wijzigingen. Het doel van deze wijzigingen is om de toepassing van het bestaande m.e.r.-instrumentarium te vereenvoudigen, zodat dit nog beter bruikbaar is als hulpmiddel voor besluitvorming. Zo komt er voor kleine plannen op lokaal niveau de mogelijkheid om een plan-m.e.r.-beoordeling op te stellen, voor een project-m.e.r. wordt één procedure ingesteld.

Voor de m.e.r. ten behoeve van het Eurocircuit leidt de invoering van de Omgevingswet niet tot aanpassingen in de procedure of de invulling van het MER.

1.4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De m.e.r.-procedure start met het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Met de NRD maakt de gemeente bekend dat voor de ontwikkeling de m.e.r.-procedure doorlopen wordt en een MER wordt opgesteld. In de NRD is de voorgenomen ontwikkeling beschreven en welke rol en opzet van het MER daarbij hoort. De NRD vormt als het ware de onderzoeksagenda voor het MER en vormt de formele start van de m.e.r.-procedure.

De NRD heeft ter inzage gelegen van 24 februari tot en met 23 maart 2022. In totaal zijn zes reacties binnengekomen op de NRD. In die periode heeft iedereen de gelegenheid gekregen zijn of haar zienswijze in te dienen. Ook zijn wettelijke adviseurs en betrokken instanties in de gelegenheid gesteld om advies te geven.

Mede op basis van de ingekomen reacties is de NRD aangepast. De wijzigingen hebben vooral betrekking op de beschrijving van het gebruik van de beide banen.

1.5 Leeswijzer en opbouw

Na dit inleidende hoofdstuk zijn in hoofdstuk 2 de kaders voor het MER beschreven. Vervolgens beschrijft hoofdstuk 3 de voorgenomen ontwikkeling. In hoofdstuk 4 komen de effecten op het woon- en leefklimaat aan bod en in hoofdstuk 5 overige milieueffecten. In hoofdstuk 6 wordt een overzicht geboden in de in voorgaande hoofdstukken beschreven effecten en komen conclusies aan bod. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 het voorkeursalternatief beschreven en komen in hoofdstuk 8 leemten in kennis en evaluatie aan bod. De individuele milieuonderzoeken zijn bijgevoegd in de bijlagen.

2 Kaders voor het MER

Dit hoofdstuk beschrijft de voorgeschiedenis, de huidige situatie van het plangebied en de omgeving.

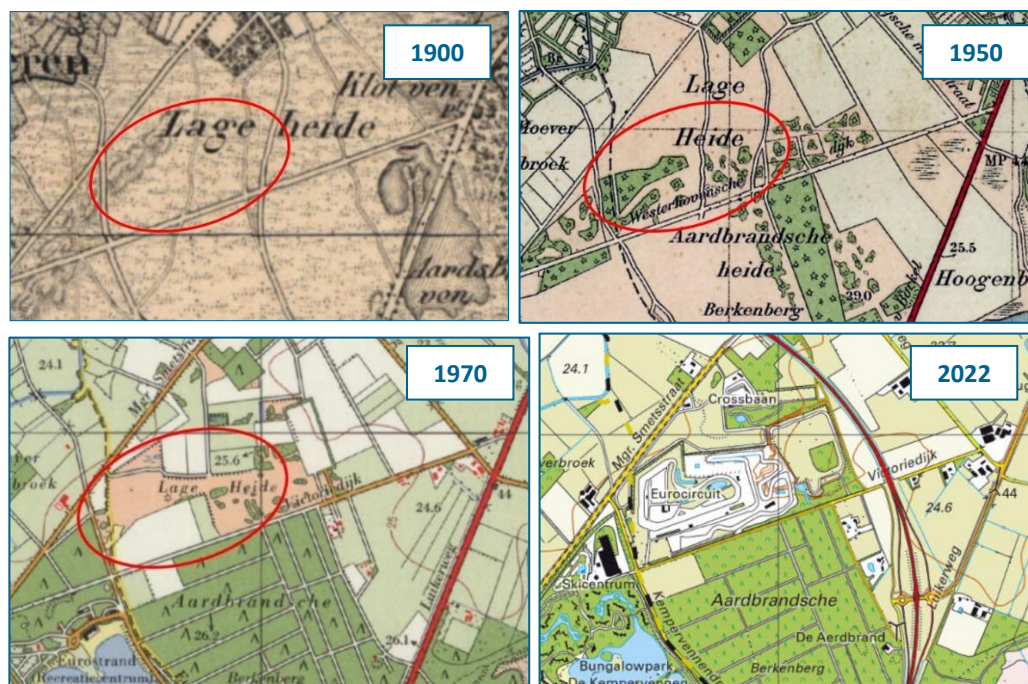
2.1 Voorgeschiedenis

Het Eurocircuit is ongeveer 50 jaar geleden geopend, in 1971. Het was het eerste speciaal voor de rallycross gebouwde circuit in Nederland. Door de jaren heen werd er door steeds meer verschillende klassen geracet op het circuit. Naast de races van de motorcross- en rallycrossvereniging vonden er in de jaren '80 ook caravanraces en achteruitrij-wedstrijden plaats.

Vervolgens werd het terrein uitgebreid met een wiel- en fietscrossbaan en vestigde ook de politiehondenvereniging zich op het terrein. Ook op de fietscrossbaan werden regelmatig grote internationale wedstrijden georganiseerd met onder andere de wereldkampioenschappen in 2004.

Historie

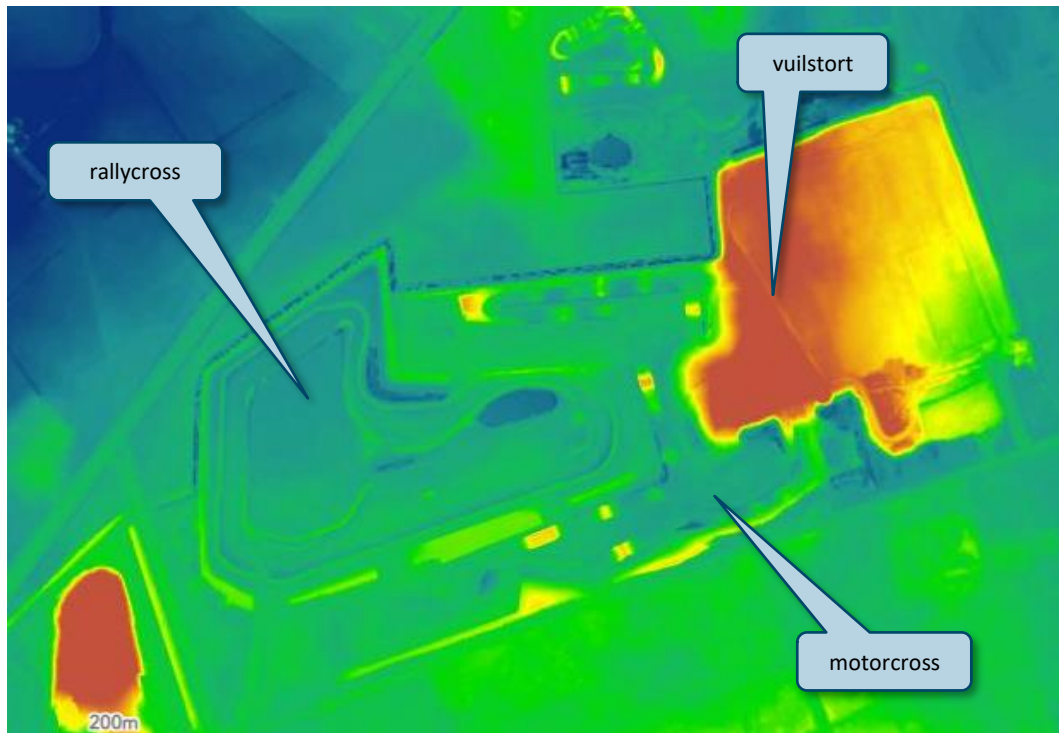
Uit de kaarten die hieronder zijn weergegeven blijkt dat het gebied in 1900 voornamelijk uit woeste- en heidegrond bestond (Figuur 2-1). Het gebied werd toen gekarakteriseerd door een kleinschalig cultuurlandschap. Sindsdien is de bebossing toegenomen. Rond 1950 is al een deel bebost, voornamelijk aan de zuidzijde van het huidige Eurocircuitterrein. Het terrein bestond toen nog steeds voornamelijk uit heidegronden. Het gebied was in die tijd nog zeer rijk aan landschapselementen die horen bij het beekdal.



Figuur 2-1 Historische ontwikkeling rondom het plangebied. Een belangrijke recente ontwikkeling is de aanleg van de N69

In 1973 heeft er in het beekdal een hervorkaveling plaatsgevonden en dat is sindsdien doorgegaan. De landschapselementen uit het beekdal zijn nu grotendeels verloren en ook de biodiversiteit is

erg achteruit gegaan. In 1973 is stortplaats Victoriédijk in gebruik genomen. Het dan nog aanwezige heideterrein wordt in gebruik genomen voor het Eurocircuit en de andere verenigingen die zich op het Eurocircuitterrein bevinden. De voormalige stort is in het terrein herkenbaar als een bult (Figuur 2-2). Het motorcrosscircuit ligt deels op deze bult (de westelijke helling).



Figuur 2-2 Hoogtekaart van het plangebied. Blauw = laag, rood = hoog. In het oostelijk deel is de voormalige stort zichtbaar. Een deel van de motorcrossbaan ligt op de helling van deze stort

Voorgeschiedenis nieuw bestemmingsplan Eurocircuitterrein

Het vigerende bestemmingsplan dateert uit 1977 en de milieuvergunningen zijn in 1993 afgegeven. In de loop der tijd zijn verschillen ontstaan tussen de feitelijke situatie en gebruik en het planologisch kader. Het bestemmingsplan en de milieuvergunningen moeten daarom worden geactualiseerd. In het verleden zijn hiertoe al diverse pogingen ondernomen.

Besluit tot niet-vaststellen nieuw bestemmingsplan Eurocircuit

In 2019 is een procedure doorlopen om het bestemmingsplan te vernieuwen. Daartoe is ook een MER opgesteld. De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) constateerde dat in het MER van 2019 nog informatie miste. Het ging hierbij om informatie voor onder meer de aspecten geluid, natuur en verkeer. De Commissie adviseerde om het MER aan te vullen vóórdat de gemeenten over de bestemmingsplannen besluiten. Mede vanwege dit negatieve advies heeft de gemeenteraad op 24 oktober 2019, maar ook vanwege onzekerheden met betrekking tot het stikstofbeleid, besloten het ontwerpbestemmingsplan Eurocircuit niet vast te stellen.

Onderzoek feitelijke situatie en projectopdracht

Na besluitvorming over het ontwerpbestemmingsplan, is ter voorbereiding op een nieuwe procedure onderzocht wat de feitelijke legale situatie is. Hierbij is met name gekeken naar het vigerende bestemmingsplan en de verschillende milieuvergunningen die van toepassing zijn. In april 2020 heeft het college de projectopdracht vastgesteld, waardoor gestart kon worden met het uitvoeren van dit project.

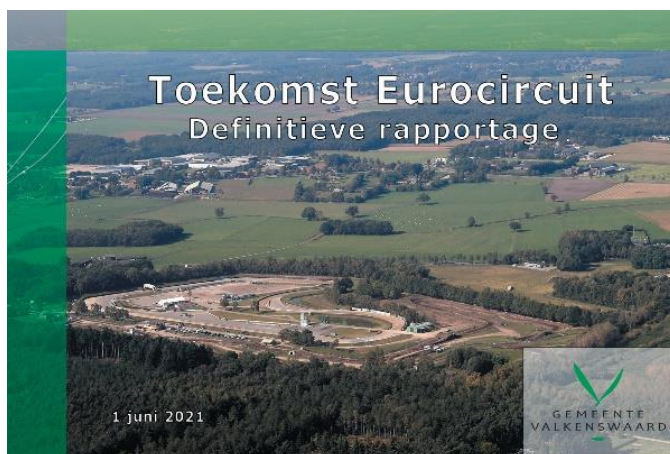
Besluit korte termijnaanpak

Op 22 september 2020 heeft het college besloten om daar waar mogelijk de verenigingen te faciliteren middels tijdelijke vergunningen om strijdigheden in het gebruik op te heffen tot besluitvorming over een nieuw bestemmingsplan. De gemeenteraad is hier op 22 september 2020 door middel van een raadsinformatiebrief (kenmerk 1287674/1301292) over geïnformeerd.

Project 'Toekomst Eurocircuit' (2020 – 2021)

Na het vaststellen van de projectopdracht kon worden gestart met het ontwikkelen van een nieuwe visie voor het Eurocircuit. Met het project 'Toekomst Eurocircuit' is door de gemeente onderzocht hoe de gemeente, belanghebbenden en andere betrokkenen de toekomst van het Eurocircuitterrein voor zich zien (Figuur 2-3). Hiervoor is een aantal toekomstscenario's voor het plangebied uitgewerkt, namelijk:

1. terrein omvormen tot natuur;
2. huidige feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan;
3. terrein omvormen tot leisurezone;
4. het gebruik ten behoeve van crossen maximaal faciliteren;
5. combinatiescenario.



Figuur 2-3 Voorpagina van het project 'Toekomst Eurocircuit'

De scenario's zijn op een aantal criteria beoordeeld, namelijk:

- positionering
- maatschappelijke effecten
- omgevingseffecten
- effecten ruimtelijke ordening
- juridische effecten
- financiële effecten
- effecten energie en afval
- ecologische effecten (natuur)
- verkeerskundige effecten

In het kader van het tot stand komen van het project 'Toekomst Eurocircuit' is door de gemeente overleg gevoerd met belanghebbenden (omwonenden, gebruikers). Dit is het rapport beschreven.

Keuze voor Voorkeursscenario door gemeenteraad

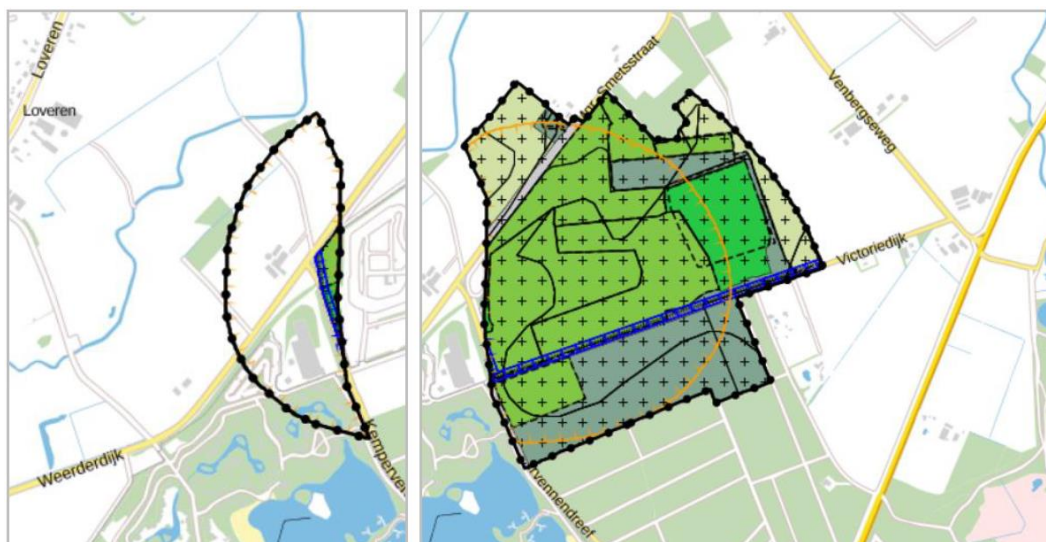
De gemeenteraad van Valkenswaard heeft op 15 juli 2021 een keuze gemaakt uit de verschillende toekomstscenario's. De raad besloot om het scenario met het bestaande 'feitelijke' gebruik (daarmee wordt bedoeld het gebruik in de huidige situatie) op te nemen in het bestemmingsplan. In het

kader van het bestemmingsplan is de m.e.r.-procedure (m.e.r.) doorlopen en is dit milieueffectrapport (MER) opgesteld.

2.2 Het plangebied en de gebruikers

2.2.1 Plangebied

Het Eurocircuitterrein is gelegen aan de westzijde van de gemeente Valkenswaard, grenzend aan de gemeente Bergeijk (Figuur 2-4). Het plangebied van het bestemmingsplan Eurocircuit wordt globaal begrensd door de Monseigneur Smetsstraat aan de noordzijde, in het westen door de Kempervennendreef, door de Victoriedijk aan de zuidzijde en in het oosten door diverse agrarische percelen en de N69. De gronden die vallen binnen de geluidcontour van het Eurocircuitterrein, behoren ook tot het plangebied. Dit betekent dat het plangebied deels op het grondgebied van de gemeente Bergeijk ligt. Het plangebied van het voorliggende MER is gelijk aan de plangebieden van de bestemmingsplannen voor het Eurocircuitterrein.



Figuur 2-4 Plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan Eurocircuitterrein in 2019 (links gemeente Bergeijk en rechts gemeente Valkenswaard). Inmiddels is het plangebied uitgebreid door de toevoeging van een aantal percelen vanwege de saldering stikstof (zie hoofdstuk 7)

In het plangebied vinden activiteiten met verbrandingsmotoren plaats die mogelijk nadelige effecten kunnen hebben op het milieu. De gronden worden ook gebruikt door andere verenigingen. Op dit moment bevinden zich de volgende 5 inrichtingen en verenigingen op het Eurocircuitterrein:

- een rallycrosscircuit (geëxploiteerd door de NRV, paragraaf 2.2.2);
- een motorcrosscircuit (geëxploiteerd door de MVV, paragraaf 2.2.2);
- een fietscrossparcours (van fietscrossclub Valkenswaard Lion d'Or);
- een wielercrossparcours (van wielervereniging TWC – de Kempen);
- een politiehondenvereniging (PHV 'De Verdediger').

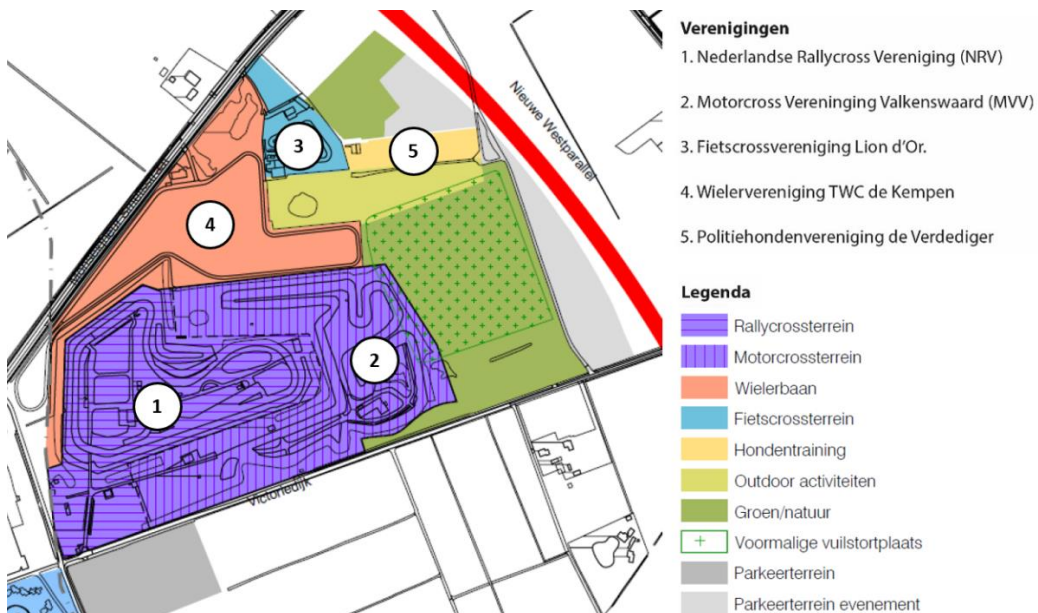
2.2.2 Gebruikers van het Eurocircuit

Nederlandse Rallycrossvereniging (NRV)

De NRV is samen met de Motorsport Vereniging Valkenswaard gebruiker van het eerste uur van het Eurocircuit (Figuur 2-5). Op het terrein van de NRV is een ruim 1.000 meter lang en minimaal 10 meter breed autoparcours aanwezig. Dit parcours is voor 60% geasfalteerd en de overige 40% is voorzien van een leem- en gravellaag. Op het binnenterrein van het parcours zijn verschillende faciliteiten aanwezig, waaronder de wedstrijdtoren, een kantoor, een hefbrug/weegbrug, het medisch centrum, het perscentrum, de wasplaats, douches en toiletten en een kantine.

Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV)

Op het terrein van de MVV is een motorparcours, met springbulten, aanwezig met een lengte van ongeveer 2 kilometer en een minimale breedte van 8 meter. Dit parcours is volledig onverhard. Ook zijn er op het terrein van de MSV verschillende faciliteiten aanwezig, waaronder een keuringsruimte, een omroeptoren, een jurygebouw, een loopbrug, kassa en toiletten.



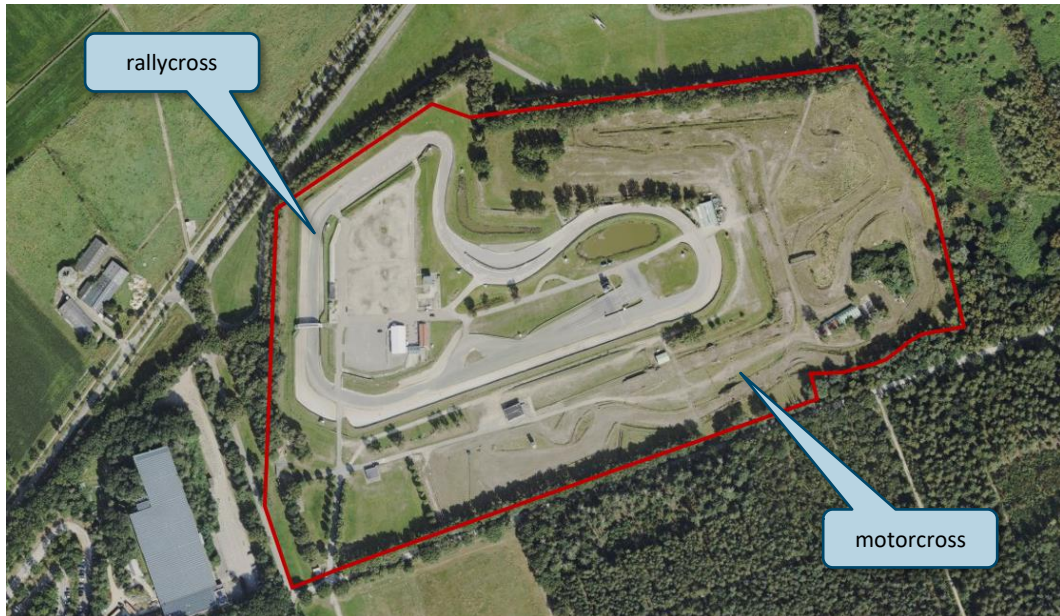
Figuur 2-5 Activiteiten op het Eurocircuitterrein

Overige activiteiten

De gronden van het Eurocircuitterrein zijn in eigendom van de gemeente Valkenswaard. De gemeente verhuurt deze gronden aan de gebruikers van het Eurocircuitterrein. Naast de Nederlandse Rallycrossvereniging en Motorsport Vereniging Valkenswaard maakt er nog een aantal actieve verenigingen gebruik van het Eurocircuitterrein: Toer- en Wielervereniging De Kempen, Fietscrossclub Lion d'Or en Politiehondenvereniging De Verdediger. Het nieuwe bestemmingsplan voor het Eurocircuitterrein maakt daarnaast ook outdoor-activiteiten mogelijk.

De Nederlandse Rallycrossvereniging en de Motorsport Vereniging Valkenswaard zijn voor wat betreft de MER het meest relevant, omdat voor deze verenigingen sprake is van mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu door het gebruik van verbrandingsmotoren. De overige verenigingen gebruiken deze verbrandingsmotoren niet.

Onderstaande foto's geven een indruk van het rallycross- en het motorcrossterrein.



Figuur 2-6 Terrein Nederlandse Rallycross Vereniging en de Motorsport Vereniging Valkenswaard



Figuur 2-7 Foto's rallycrosscircuit



Figuur 2-8 Foto's motorcrossterrein

2.3 Het studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarin de effecten van de activiteiten op het Eurocircuitterrein worden verwacht. Het studiegebied verschilt per milieuaspect. Zo hebben de activiteiten op het Eurocircuitterrein een groter effect op de geluidsbelasting in de omgeving dan op de bodemkwaliteit. Het betreft in ieder geval de directe omgeving van het Eurocircuitterrein. Hieronder vallen ook gronden in de gemeente Bergeijk.

Het Eurocircuitterrein is gelegen in de nabijheid van verschillende kernen, waarvan Valkenswaard, Dommelen en Westerhoven het meest nabij gelegen zijn. Naast de bestaande woongebieden ligt ten zuidwesten van het Eurocircuitterrein het recreatiepark De Kempervennen.

2.4 Relevante plannen en besluiten voor het MER

Het Eurocircuitterrein heeft een lange geschiedenis. Deze geschiedenis heeft er mede toe geleid dat er nu een MER moet worden opgesteld. In deze paragraaf zijn de belangrijkste plannen en besluiten toegelicht.

2.4.1 Vaststelling bestemmingsplan Buitengebied met crossterrein 1977

Het gebruik van het Eurocircuitterrein is juridisch-planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan 'Buitengebied 1977'. In dit bestemmingsplan zijn geen restricties opgenomen over het aantal gebruiksuren van het circuit. Bovendien is er geen onderscheid gemaakt in terreingebruik. Overal binnen de bestemming 'crossterrein' worden de aangegeven sporten en activiteiten op dit moment toegestaan.

2.4.2 Verlening milieuvergunningen 1993 en 1999

Voor de Nederlandse Rallycross Vereniging geldt een milieuvergunning (Hinderwetvergunning 27/89-II), d.d. 31 augustus 1993, voor het oprichten en in werking hebben van een inrichting tot het beoefenen van de autorallysport op een autorally-sportcircuit. Op 15 juni 1999 is een vergunning verleend voor het uitbreiden en/of wijzigen van de inrichting (Hw 63/98 III). Voor Motorsportvereniging Valkenswaard geldt een milieuvergunning (Hw 26/89-III) d.d. 31 augustus 1993 voor het oprichten en in werking hebben van een inrichting tot het beoefenen van de motorsport op het motorsportcircuit.

In beide milieuvergunningen is vastgelegd dat het niet is toegestaan om na 20:00 uur met crossmotoren en crossauto's op het parcours te rijden. Daarnaast mag het terrein, met uitzondering van 3 weekenden per jaar (voor wedstrijden of voorbereidingen daarop), tot maximaal 8 uur per week worden opgesteld voor rallycrossactiviteiten.

2.4.3 Zone van rechtswege 1 juli 1993

Rond het plangebied is een 'geluidzone van rechtswege' aanwezig. In de gevallen waarvoor op 1 juli 1993 om bestaande industrieterreinen nog geen zone in het bestemmingsplan was vastgesteld, zijn deze terreinen op dat moment van rechtswege van een geluidzone voorzien (art. 59 Wgh (oud), art. 52 Wgh). De zone van rechtswege werd bepaald door de actuele geluidbelasting vanwege het industrieterrein op 1 juli 1993. Door middel van akoestisch onderzoek moest destijds de ligging van de zonegrens worden bepaald.

In het bestemmingsplan Buitengebied 1977 zijn de gronden van het Eurocircuitterrein bestemd voor de uitoefening van wiel-, motor- en autosport. Er zijn geen beperkingen gesteld aan de omvang van het gebruik in uren per week. Het bestemmingsplan Buitengebied 1977 sluit derhalve geen grote lawaaimakers uit, daarom geldt bij het Eurocircuitterrein een zone van rechtswege.

In bijlage 5 en 7 van het akoestisch onderzoek van DGMR uit 1985 zijn de 50 dB(A)-contouren opgenomen die gelden voor een autocross respectievelijk een motorcross wedstrijd. Deze contouren moeten worden aangehouden als de geluidzone van rechtswege¹.

2.4.4 Raadsopdracht Eurocircuit 25 april 2013

Op basis van de input van de fracties is op 25 april 2013 voor het Eurocircuit een raadsopdracht samengesteld. Hierbij geeft de raad het college opdracht om bij het opstellen van een bestemmingsplan voor het Eurocircuit de volgende uitgangspunten in acht te nemen:

- a. faciliteer en ondersteun de wensen van de huidige gebruikers;
- b. geef ruimte aan nieuwe vormen van intensieve dagrecreatie;
- c. onderzoek de bundeling van lawaaisporten op het Eurocircuit;
- d. zorg voor een verbetering van entree, ontsluiting en bereikbaarheid;
- e. zorg voor een structurele parkeervoorziening nabij het Eurocircuit;
- f. benut de mogelijkheden van het Eurocircuit voor de promotie van Valkenswaard.

2.4.5 Voorbereidingsbesluit en gebruiksprogramma Eurocircuit 23 mei 2017

Op 23 mei 2017 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard een voorbereidingsbesluit genomen met als doel om te voorkomen dat er activiteiten gaan plaatsvinden die in strijd zijn met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan.

Het college van burgemeester en wethouders heeft tegelijkertijd een gebruiksprogramma vastgesteld, dat als leidraad dient bij verdere planvorming en vergunningverlening. Het gebruiksprogramma is een opsomming van eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden. Deze punten betreffen een gebruiksprogramma, waaruit de visie van de gemeente Valkenswaard ten behoeve van conserveren van het huidige gebruik blijkt. Deze lijst is niet alles omvattend, maar bestaat uit onderwerpen, op basis waarvan in de (recente) voorgeschiedenis van het Eurocircuit is gebleken dat nadrukkelijke visie van de gemeente gewenst is.

In dit voorbereidingsbesluit is het volgende gebruiksprogramma opgenomen:

- *Sportief/recreatief gebruik:* Mogelijk maken/houden van rally- en motorcrossactiviteiten tot max. 8 uur per week (tot een maximum van 7 uur, 59 minuten en 59 seconden) per inrichting. Er zijn 2 inrichtingen, waarvoor dit aantal uren afzonderlijk geldt voor de rallycrossbaan en de motorcrossbaan (beide maximaal 8 uur).
- *Gebruikstijden:* In overleg met gebruikers en omwonenden bepalen van tijdvak of tijdvakken per week wanneer het sportief/recreatief gebruik op het Eurocircuit plaats mag vinden. Dit om geluids- en stankoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken en het vergunde gebruik handhaafbaar te maken.
- *Sportief/recreatief gebruik:* Mogelijk maken/houden en expliciet benoemen dat (rally- en motorcross)activiteiten met voertuigen zonder verbrandingsmotoren onbeperkt (bv. in het tijdvak 8.00-20.00 uur) mogelijk zijn.

¹ Op de contourenkaartjes van het geluidonderzoek voor dit MER (zie paragraaf 4.2.3 en bijlage 2) is de geluidzone van rechtswege zichtbaar.

- *Sportief/recreatief gebruik*: Maximaal 3 weekenden per kalenderjaar per inrichting (aanvullend op de bovenstaande max. 8 uur per week per inrichting) bestemmingsevenementen (sport gerelateerde lawaaimakers, dus géén concerten/festivals) worden georganiseerd, waarbij de maximale geluidbelasting nadrukkelijk is vastgelegd (en meetbaar en handhaafbaar is). De PreProloog Dakar is daarbij één bestemmingsevenement van beide verenigingen, omdat ze van beide inrichtingen gebruik maken.
- *Commercieel/educatief gebruik* (Dit is al (deels) feitelijk bestaand gebruik, maar planologisch nog niet toegestaan): Mogelijk maken/houden van educatief/commercieel gebruik t.b.v. activiteiten die gerelateerd zijn aan de rijvaardigheid voor het rijden op de openbare weg (met auto's, motoren, brommers en fietsen), mits deze qua geluidbelasting in sterke mate vergelijkbaar is met gebruik van een auto op een openbare weg (bv. in het tijdvak 8.00-20.00 uur).
- *Commercieel/innovatief gebruik*: Testlocatie voor voertuigen zonder verbrandingsmotoren onbeperkt (bv. in het tijdvak 8.00-20.00 uur) mogelijk maken en expliciet benoemen.
- *Overnachtingen* (Dit is al (deels) feitelijk bestaand gebruik, maar planologisch nog niet toegestaan):
 - Bij sportevenementen en –wedstrijden worden kampeermiddelen voor deelnemers, vrijwilligers en bezoekers toegestaan voor maximaal 3x per jaar per inrichting, mits een ontheffing van de APV verleend is. Structureel overnachten is niet toegestaan. Daarvoor kan men gebruik maken van de accommodaties in de omgeving.
 - Door vrijwilligers (anders dan bij bovenstaande sportevenementen en –wedstrijden, 2 dagen voor en 2 dagen na de sportevenementen) is niet toegestaan. Daarvoor kan men gebruik maken van de accommodaties in de omgeving.
- *Ontsluiting*: Verbetering van de entree en de ontsluiting zijn onderdeel van de onderhandeling rondom de realisering van de Westparallel N69 en zullen na het onherroepelijk worden van het PIP N69 in overleg met gebruikers voortvarend ter hand worden genomen.
- *Parkeren*: Voor het parkeren wordt extra ruimte gereserveerd in de 'reststrook' tussen de Westparallel N69 en het Eurocircuit. Dit betreft allen parkeren t.b.v. de sportevenementen die toegestaan zijn.
- *Parkeren*: Een voorstel voor parkeren op de vuilstort zoals de raad heeft aangegeven is door de raad zelf in de (financiële) Nota kaders bijgesteld naar een bredere opgave, maar niet op de vuilstort. Het parkeren op de vuilstort is in dat besluit teruggetrokken.

2.4.6 Besluit planologische verankering 22 augustus 2017

Aanvullend op dit gebruiksprogramma is op 22 augustus 2017 door het college een besluit genomen met betrekking tot de planologische verankering van het Eurocircuit. De voorgestelde in steek van het d.d. 23 mei 2017 vastgestelde gebruiksprogramma heeft als basis dat een 'grote lawaaimaker' wordt uitgesloten. Dit heeft tot gevolg dat de geluidscontour van rechtsweg kan worden opgeheven en dat er met een beperkte openstelling tot maximaal 8 gebruiksuren met verbrandingsmotoren mag worden gereden. Deze in steek brengt bij nader inzien een te groot juridisch risico met zich mee, waardoor bijvoorbeeld de mogelijkheid van het geven van rijvaardigheidstrainingen zou komen te vervallen en het gebruik zich zou beperken tot de 8 uur. Daarom is voorgesteld om het gebruik planologisch niet enkel te reguleren met gebruiksuren, maar met gebruiksuren en een geluidszone. Het vastgestelde gebruiksprogramma blijft de leidraad voor het vervolgotraject van bestemmingsplan en vergunningen.

2.4.7 Raadsbesluit 22 februari 2018

Op 22 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard besloten dat per 24 mei 2018 een nieuw voorbereidingsbesluit van kracht gaat. Voor de bestemmingsplanopgave is besloten dat het

begrip ‘conserverend’ niet langer als uitgangspunt wordt gehanteerd. De wensen van de verenigingen op het Eurocircuit en de belangen van de omwonenden zijn leidend voor het nieuwe bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 is een uitgebreide toelichting opgenomen van de wensen van de NRV en de MVV (de voorgenomen ontwikkeling).

2.5 Relevante beleidskaders en wet- en regelgeving voor het MER

In deze paragraaf zijn de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders en de relevante wet- en regelgeving voor het Eurocircuitterrein weergegeven.

2.5.1 Omgevingswet

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Deze wet vervangt een groot aantal andere wetten, waaronder de Wet ruimtelijke ordening. De planning van de gemeente Valkenswaard (en tevens van Bergeijk) is erop gericht het ontwerp van het bestemmingsplan in 2023 in procedure te brengen. Dat betekent dat het bestemmingsplan niet onder de Omgevingswet valt.

2.5.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) gepubliceerd. De NOVI wordt de opvolger van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) als het rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening. Vooruitlopend op de Omgevingswet wordt het beleidsveld in de NOVI vergroot naar de fysieke leefomgeving. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het rijk in beeld. Het rijk stelt in de NOVI vier prioriteiten (Figuur 2-9):

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in steden. In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Wind op zee heeft de voorkeur, maar ook op land zijn windmolens nodig. Door wind zoveel mogelijk te clusteren, wordt versnippering van het landschap voorkomen. Zonnepanelen worden bij voorkeur zoveel mogelijk op daken en gevels geplaatst.

2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken. Het rijk zet in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen. Het rijk zet in op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen.

3. *Sterke en gezonde steden en regio's*

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Tegelijk wil het rijk de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid.

4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

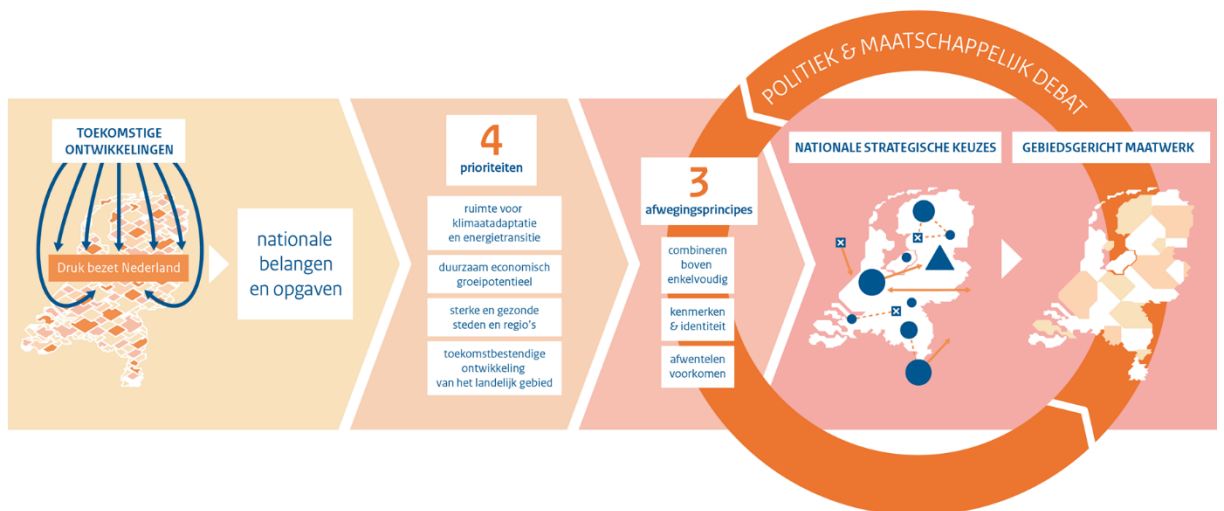
Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.



Figuur 2-9 De vier prioriteiten uit de NOVI

In de NOVI worden drie afwegingsprincipes gepresenteerd (Figuur 2-10):

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: zoeken naar een optimale balans tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid.
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.



Figuur 2-10 De nationale belangen en opgaven uit de NOVI werken via prioriteiten door in de afwegingsprincipes

In de NOVI zijn 21 nationale belangen benoemd en uitgewerkt:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorgdragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame landbouw voor voedsel en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van de biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

In de NOVI zijn uitgaande van de vier prioriteiten en de 21 nationale belangen beleidskeuzes geformuleerd. Voor het buitengebied zijn binnen prioriteit 4 Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied de volgende beleidskeuzes relevant:

- Beleidskeuze 4.1: In het landelijk gebied verbetert de balans tussen het landgebruik en de kwaliteit van landschap, bodem, water en lucht.
- Beleidskeuze 4.2: De biodiversiteit wordt beschermd en versterkt en het natuurlijk kapitaal duurzaam benut.
- Beleidskeuze 4.3: Er wordt een duurzaam en vitaal landbouw- en voedselsysteem mogelijk gemaakt, gebaseerd op kringlopen en natuurinclusiviteit.
- Beleidskeuze 4.4: Unieke landschappelijke kwaliteiten worden versterkt en beschermd. Nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied voegen landschapskwaliteit toe. Wildgroei van distributiecentra is ongewenst.

2.5.3 Verordening ruimte Noord-Brabant

De Verordening ruimte Noord-Brabant is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te bereiken. In de verordening heeft de provincie de kaderstellende elementen uit de Structuurvisie en ander provinciaal beleid vertaald in regels die van toepassing zijn op (de inhoud van) bestemmingsplannen. De verordening is een juridisch bindend instrument.

Het Eurocircuitterrein is in de verordening grotendeels aangewezen als structuur ‘gemengd landelijk gebied’. De provincie beschouwd dit als een gebied waarbinnen een menging van functies aanwezig is.

De mate van menging varieert daarbij van de gebieden waarbinnen meerdere functies in evenwicht met elkaar bestaan tot gebieden waar de land- en tuinbouw de dominante functie is. Binnen het gemengd landelijk gebied is multifunctioneel gebruik uitgangspunt. Uitzondering hierop zijn de primair agrarische gebieden, zoals door de gemeenten vastgelegd.

Binnen het gemengd landelijk gebied is de ontwikkeling van woon-, recreatie- en werkfuncties mogelijk. Ontwikkelingen passen qua aard, schaal en functie in de omgeving en houden rekening met de omgevingskwaliteiten. De gronden ten noorden van het motorcrossterrein en het rallycrossterrein vallen binnen de structuren ‘groenblauwe mantel’ en ‘Natuur Netwerk Brabant’.

Een bestemmingsplan dat is gelegen in gemengd landelijk gebied bepaalt dat de vestiging of uitbreiding van lawaaisporten niet zijn toegestaan. In afwijking hiervan is een beperkte uitbreiding van bestaande lawaaisporten toegestaan mits de beoogde uitbreiding in redelijke verhouding staat tot de op grond van artikel 3.1 van de verordening vereiste zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit.

2.5.4 Structuurvisie Valkenswaard 2012

De Structuurvisie Valkenswaard 2012 kent twee doelen, namelijk enerzijds een ruimtelijk toetsingskader en visie op hoofdlijnen voor de lange termijn (deel A). Anderzijds bevat de structuurvisie een ruimtelijk-functioneel programma en uitvoeringsplan voor de korte (en middellange) termijn (deel B). De gemeente heeft de visie (deel A) opgesteld. Hiermee geeft ze richting aan de toekomst van Valkenswaard naar 2030. De wijze hoe daar ruimtelijk invulling aan is gegeven, staat beschreven in de verschillende thema’s zoals die volgen uit de toekomstvisie, namelijk bestuur, wonen, werken, vrije tijd en welzijn.

Deze thema’s kunnen niet los van elkaar worden gezien. Immers, de ruimte is schaars en het is van belang rekening te houden met de verschillen tussen de verschillende gebieden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Eurocircuitterrein ruimte biedt voor een aantal zeer intensieve recreatievormen op het gebied van autosport, motorsport, fietscross en wielersport. De gemeente wil onderzoeken of dit terrein nader kan worden ontwikkeld, zowel in de breedte (aantal functies) als qua uitstraling (kwaliteit).

2.5.5 De Groote Heide Valkenswaard

Het gemeentebestuur van Valkenswaard wil werk maken van de mogelijkheden van Valkenswaard, de aanwezige natuur en mogelijkheden tot vrijetijdsbesteding (leisure). Hiervoor is een programma opgestart voor het buitengebied van Valkenswaard: De Groote Heide Valkenswaard. Naar aanleiding van het programma zijn een gebiedsvisie en een uitvoeringsplan opgesteld. Het doel van het programma is om De Groote Heide, inclusief Valkenswaard, te ontwikkelen tot een duurzaam leisurelandschap zodat het gebied aantrekkelijker wordt voor bezoekers en er meer werkgelegenheid ontstaat.

Door in te zetten op een duurzame ontwikkeling wordt geborgd dat nieuwe en door te ontwikkelen functies nu en in de toekomst bijdragen aan de (be)leefbaarheid, kwaliteit van natuur en landschap en rendabiliteit van het gebied. Alle economische functies in het buitengebied van Valkenswaard, of dat nu is op het gebied van leisure, paardensport, in de agrarische- of een andere economische

sector moeten bijdragen aan de drie duurzaamheidsprincipes people-planet-profit. Zo kan de toekomst van het gebied duurzaam versterkt en geborgd worden.

Het programma De Groote Heide Valkenswaard bestaat uit meerdere grote projecten die bijdragen aan het realiseren van de ambities van de gemeente op het gebied van leisure: deelname aan De Groote Heide samenwerking, ontwikkeling van een Leisure Zone inclusief het Eurocircuitterrein en de Paardenboulevard.

2.5.6 Wet milieubeheer

De Wet milieubeheer biedt het kader voor het in beeld brengen van de milieueffecten van de activiteiten op het Eurocircuitterrein en voor het opstellen van de milieueffectrapportage (zie paragraaf 1.3).

2.5.7 Wet geluidhinder en Besluit omgevingsrecht (Bor)

De activiteiten op het Eurocircuitterrein zelf en de verkeersaantrekkende werking zijn van invloed op de geluidbelasting. De effecten van de activiteiten en de verkeersaantrekkende werking zijn beoordeeld aan de hand van de kaders van de Wet geluidhinder.

In verband met de effecten door geluid is van belang dat in gevallen waarin meer dan 8 uur per week gebruik gemaakt wordt van verbrandingsmotoren het verplicht is een geluidzone in het ruimtelijk plan op te nemen. Het circuit valt dan onder de bepaling uit het Bor als zijnde een inrichting: *‘waar gelegenheid wordt geboden tot het gebruiken van bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voer- of vaartuigen in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden én voor zover het betreft terreinen, geen openbare weg zijnde, die bestemd of ingericht zijn voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, en die daartoe acht uren per week of meer opengesteld zijn’.*

2.5.8 Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming is het wettelijk toetsingskader voor activiteiten die effecten kunnen hebben op beschermde gebieden en beschermde flora en fauna.

2.6 Beoordelingskader

In de afgelopen jaren is al veel onderzoek uitgevoerd naar de milieugevolgen van het Eurocircuitterrein. In 2019 is voor het ontwerpbestemmingsplan ook al een milieueffectrapport opgesteld. Het beoordelingskader dat destijds is gebruikt is nog steeds relevant voor het huidige voornemen. Dit beoordelingskader wordt daarom ook voor het nieuw op te stellen milieueffectrapport gebruikt. In de (concept) NRD is het beoordelingskader voor het MER opgenomen. Mede naar aanleiding van de inspraak op de NRD is het onderstaande beoordelingskader voor dit MER vastgesteld.

Tabel 2.1 Beoordelingskader milieueffectrapport

Thema	Milieuaspect	Beoordeling
Woon- en leefomgeving	Geluid	Kwantitatief
	Luchtkwaliteit	Kwantitatief
	Externe veiligheid	Kwantitatief/kwalitatief
	Geurhinder	Kwantitatief/kwalitatief
	Gezondheid	Kwantitatief/kwalitatief
Mobiliteit en bereikbaarheid	Effect op verkeerssituatie	Kwantitatief
	Parkeren	Kwantitatief
Natuur en biodiversiteit	Gebiedsbescherming	Kwantitatief/kwalitatief
	Soortenbescherming	Kwantitatief/kwalitatief
Bodem	Bodemkwaliteit	Kwalitatief
	Bodemfunctieklaas	Kwalitatief
Water	Waterkwaliteit	Kwalitatief
	Oppervlaktewater	Kwantitatief
	Watersysteem	Kwalitatief
Archeologie	Archeologische waarden	Kwalitatief
Landschap en cultuurhistorie (ruimtelijke kwaliteit)	Effecten op het landschap	Kwalitatief
	Effect op cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
	Effect op aardkundige waarden	Kwalitatief
Duurzaamheid	Energiegebruik en emissie van CO ₂ en andere broeikasgassen	Kwalitatief
	Grondstoffengebruik	Kwalitatief

Waar mogelijk zijn voor dit MER de onderzoeksresultaten uit eerdere onderzoeken gebruikt, mits de onderzoeken:

- voldoen aan actuele wettelijke eisen en regels;
- compleet, foutloos en up-to-date zijn;
- aansluiten bij de informatiebehoefte van de omgeving, dus niet alleen wat 'wettelijk moet' maar ook wat nodig is voor een goede communicatie met de omgeving.

2.7 Wijze van beoordelen

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie zijn beschreven en beoordeeld. Daarbij zijn niet alleen de negatieve effecten inzichtelijk gemaakt, maar ook de positieve effecten zijn beschreven. Het relevante milieubeleid- en regelgeving vormen de basis voor de beoordelingscriteria.

Per aspect zijn de effecten beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

Tabel 2.2 De beoordeling vindt plaats via een 7-puntsbeoordelingschaal

Beoordeling	Externe effecten
++	Groot positief effect
+	Positief effect
0 / +	Enig, maar niet wezenlijk positief effect
0	Geen of marginaal effect
0 / -	Enig, maar niet wezenlijk, negatief effect
-	Negatief effect (al dan niet met maatregelen oplosbaar)
--	Groot, mogelijk niet vergunbaar of niet aanvaardbaar, negatief effect (showstopper)

3 Referentiesituatie en voorgenomen ontwikkeling

In dit hoofdstuk is de voorgenomen ontwikkeling beschreven. Voorafgaand aan de beschrijving van de voorgenomen ontwikkeling is aangegeven wat voor de inrichting en het gebruik van het Eurocircuit moet worden beschouwd als de referentiesituatie. De effecten van de voorgenomen ontwikkeling zijn in de volgende hoofdstukken beschreven.

3.1 Inleiding en werkwijze

De opgave voor dit MER is het verzamelen van milieu-informatie om het door de gemeenteraad gekozen scenario 2 in een nieuw bestemmingsplan op te nemen. Vanuit de doelstellingen van m.e.r. wordt in dit MER breder gekeken, met name ten aanzien van het gebruik van het Eurocircuit.

De huidige feitelijke fysieke situatie op het Eurocircuitterrein is niet overal vastgelegd in een bestemmingsplan. In het nieuwe bestemmingsplan worden deze situaties op basis van de keuze van de gemeenteraad wel correct bestemd en vastgelegd. Ook ten aanzien van het gebruik van de banen is er een verschil tussen wat (juridisch) was toegestaan en het feitelijke gebruik, maar is de bedoeling het feitelijke (dat wil zeggen, zoals dat was voordat de activiteiten werden stilgelegd) gebruik in het nieuwe bestemmingsplan mogelijk te maken.

Uitgangspunt voor dit MER is dat er in principe geen wijzigingen van de feitelijke fysieke situatie zal plaatsvinden: de bestaande banen en gebouwen blijven aanwezig, en er worden in het nieuwe bestemmingsplan geen mogelijkheden opgenomen om nieuwe gebouwen toe te voegen en/of de aanwezige circuits te veranderen. **De inrichting van het terrein verandert dus** (in principe) **niet**. Afhankelijk van de uitkomsten van het MER kan eventueel worden besloten om beperkte fysieke aanpassingen te doen of mogelijk te maken. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn voor afschermdende voorzieningen (wallen of schermen ter beperking van de geluidhinder) of het plaatsen van zonnepanelen voor duurzame energie. Het komt er dus voor dit MER op neer dat in principe de huidige feitelijke situatie ook de situatie is van de voorgenomen ontwikkeling.

Voor wat betreft het **gebruik** van de banen is het feitelijke gebruik (voordat dit door corona en gerechtelijke uitspraken werd gestaakt c.q. beperkt) het uitgangspunt. In principe zou – op basis van de keuze van de gemeenteraad van Valkenswaard – het nieuwe bestemmingsplan dat gebruik moeten legaliseren. In dit MER is gekeken naar mogelijkheden om de hinder (vooral door geluid) van het gebruik van de banen te beperken. De informatie die het MER hierover bevat kan worden gebruikt voor de besluitvorming bij de gemeenteraad over de regeling ten aanzien van het gebruik.

Autonome ontwikkelingen

In de omgeving van het Eurocircuitterrein vinden op (korte) termijn ruimtelijke ontwikkelingen plaats, die invloed hebben op de huidige situatie. Dit betreffen ruimtelijke ontwikkelingen die op basis van een bestemmingsplan juridisch-planologisch mogelijk zijn. Indien een ruimtelijke ontwikkeling op basis van een vastgesteld bestemmingsplan mogelijk is, valt deze onder de autonome ontwikkeling. Daarnaast is onderscheid gemaakt in ontwikkelingen die significant kunnen bijdragen aan de verkeerssituatie in de omgeving.

Inmiddels is een ruimtelijk plan vastgesteld voor 'het haakje'. Dit maakt een korte route naar de N69 mogelijk.



Figuur 3-1 Ruimtelijk plan voor 'het haakje' (grijs) tussen de N69 en de Mgr. Smetsstraat (bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

Werkwijze in dit MER

Gezien de bovenstaand geschetste situatie is in dit MER gekozen voor het hanteren van twee benaderingen voor de effectbepaling van de voorgenomen ontwikkeling in relatie tot de referentiesituatie. De vraagstelling voor dit MER – die in feite neerkomt op het onderzoeken van effecten vanwege het legaliseren van een bestaande situatie – en de gevoeligheid van de omgeving voor de effecten op de leefomgeving (vooral geluid) vragen om een gerichte aanpak. Daarbij is van belang dat het voor het beschrijven en beoordelen van de effecten voor de leefomgeving niet wenselijk is om de effecten als het ware te 'verdoezelen' op basis van een uitgangspunt dat ze feitelijk al optreden c.q. niet optreden maar juridisch wel mogelijk zijn. Met name voor de effecten van het gebruik van de banen is daarom een situatie waarin de beide circuits niet worden gebruikt voor trainingen en wedstrijden als referentiesituatie gehanteerd. De invulling van de werkwijze in dit MER is samengevat in de matrix in tabel 3.1.

Tabel 3.1 Gehanteerde uitgangspunten in dit MER

Onderdeel	Referentiesituatie	Voorgenomen ontwikkeling
Inrichting van het plangebied: banen en gebouwen	Huidige, feitelijke situatie (ook voor de niet-legale gebouwen)	Geen fysieke wijzigingen aan gebouwen en banen
Gebruik van het plangebied: trainingen, wedstrijden e.d.	Geen gebruik	Gebruik op basis van historisch overzicht, met actualisatie
Studiegebied (buiten het Eurocircuit)	Toekomstige situatie op basis van autonome ontwikkelingen	Toekomstige situatie op basis van autonome ontwikkelingen

Met deze aanpak ontstaat een goed en objectief beeld van de effecten van de voorgenomen ontwikkeling. Deze aanpak is echter niet gevolgd in het onderzoek naar de effecten van het gebruik van het Eurocircuit voor de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden. Uit jurisprudentie blijkt dat de referentiesituatie voor dat aspect moet uitgaan van de feitelijke, legale situatie. Op het Eurocircuitterrein vinden activiteiten plaats, waarvan niet altijd duidelijk is of deze binnen de vergunde situatie passen. Activiteiten waarvan het bevoegd gezag of de rechter heeft geoordeeld dat

sprake is van activiteiten die niet binnen de huidige vergunningen passen, zijn niet meegenomen in de referentiesituatie. Het gaat om de volgende activiteiten:

- Gebruik oostzijde motorcrossbaan ter plaatse van vigerende bestemming 'Voorlopige zandwinnings/vuilstort/definitief bos' (uitspraak ABRvS 201705174/1/A1 d.d. 24 oktober 2018).
- Supermoto activiteiten, deze werden ook op het terrein van de rallycross uitgevoerd en zijn om deze reden niet toegestaan (herstel besluit op handhavingsverzoek Eurocircuit, HZH-2017-0089, d.d. 20 december 2017).

3.2 Huidige situatie en referentiesituatie

In deze paragraaf is per vereniging weergegeven welk gebruik momenteel planologisch is toegestaan en welk gebruik momenteel in strijd is met het bestemmingsplan². Deze informatie is de basis het bepalen van de referentiesituatie (stikstof) en voor de voorgenomen ontwikkeling.

Met de huidige feitelijke fysieke situatie wordt bedoeld de nu aanwezige gebouwen, bouwwerken en de circuits (banen) van de verenigingen. Kortom, alles wat aanwezig is. Met het bijbehorend vergund gebruik wordt bedoeld wat is toegestaan op basis van de verleende vergunningen per vereniging. In **tabel 3.2** is een overzicht opgenomen.

Het betreft voor de inrichting en het gebruik de volgende situaties:

Inrichting

De volgende onderdelen van het plangebied zijn feitelijk wel aanwezig, maar niet bestemd:

Rallysport (NRV)

- Het aantal aanwezige niet in het huidige bestemmingsplan opgenomen m² aan gebouwen.

Motorcross (MVV)

- Het aantal aanwezige niet in het huidige bestemmingsplan opgenomen m² aan gebouwen.
- Het gebied waar de motorcrossbaan is gelegen in de bestemming bos bestemmen ten behoeve van motorcross.

TWC de Kempen

- Het aantal aanwezige niet in het huidige bestemmingsplan opgenomen m² aan gebouwen.
- Het gebied wat bestemd is als bos bestemmen ten behoeve van de wielervedstrijd.

Gebruik

In het hiernavolgende zijn de belangrijkste aspecten van het vergunde gebruik per terrein toegelicht.

Rally- en motorcrosssterrein

Het rallycrosscircuit heeft een lengte van iets meer dan 1 kilometer (1003 meter), daarvan is 40% onverhard (leem en gravel) en 60% verharde weg (asfalt). Op het terrein vinden trainingen en wedstrijden plaats. Zo organiseert de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) jaarlijks ongeveer vijf wedstrijden en twee testdagen, waaronder clubwedstrijden en het Nederlands kampioenschap. De Motorsport Vereniging Valkenswaard organiseert trainingen voor leden en niet-leden en een districtswedstrijd.

² gebaseerd op een analyse door Pels Rijcken, opgenomen in notitie Peutz d.d. 19 januari 2022

Op grond van de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu mag de NRV per week (ma-zo) 7.59 uur de inrichting openstellen om het daartoe (ten behoeve van het crossen met auto's) te gaan gebruiken ten behoeve van wedstrijden en of trainingen. Daar bovenop mag de inrichting drie weekenden per jaar 8 uur of langer open met het voorbereiden en houden van wedstrijden. Ook worden er andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligersavond of een vergadering.

De Motorsportvereniging Valkenswaard beschikt over een eigen motorcrossbaan. Naast trainingen (30 weken per seizoen) organiseert de vereniging districts wedstrijden voor de regio Zuid. Daarnaast vinden het NK Zijspan en Quads en de MX GP Valkenswaard plaats.

Wielersportbaan

Op de wielersportbaan van Wielervereniging TWC de Kempen wordt het hele jaar door veel getraind in clubverband daarbij worden er ook trainingsweekenden georganiseerd. De vereniging organiseert een vijftal landelijke wedstrijden per jaar (3 jeugdwedstrijden en 2 veldritwedstrijden). Ook organiseren zij 5-6 interclubwedstrijden per jaar en een clubkampioenschap op het Eurocircuitterrein. Daarnaast is het toegestaan om met een maximum van 2 maal per jaar een bromfietrace te houden. Ook mag één dag per jaar het terrein van de inrichting gebruikt worden voor het houden van een offroad wedstrijd met motorfietsen. Tot slot worden er andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligersavond of een vergadering.

BMX terrein

De BMX baan van FCC Lion d'Or is een nationaal en internationaal erkende baan. Leden kunnen in principe jaarrond trainen. De vereniging organiseert ongeveer 5-6 keer per jaar een clubwedstrijd, 1x per jaar een regiowedstrijd en 1x per jaar een (inter)nationale topwedstrijd. Ook worden er andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligersavond of een vergadering.

Politiehondenvereniging "De Verdediger"

PHV "De Verdediger" heeft een tiental leden en zij hebben als doel "het samen opleiden en africhten van werkhonden, conform de KNPV richtlijnen." Er wordt drie keer per week getraind en er vinden keuringen plaats. Per jaar worden maximaal 3 keuringsdagen georganiseerd. Daarnaast worden andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligersavond of een vergadering. Het gebruik is legaal en dus toegestaan omdat er ter plaatse geen bestemmingsplan regime geldt.

Tabel 3.2 Activiteiten in het plangebied (referentiesituatie)

Vereniging	Activiteit	Planologisch legaal (mits voldaan aan de voorwaarden)	Mogelijk op basis van vigerende bestemmingsplannen (huidig strijdig gebruik)
NRV (autosport)	autosport	ja	
	kamperen		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; off road cursussen en georganiseerde races met crossmotoren		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; 'Altijd al een coureur willen zijn'		niet mogelijk
	parkeren	ja, voor zover bestemd als cross- of parkeerterrein	niet mogelijk voor zover agrarisch bestemd
	bouwwerken	Ja, tot maximaal 104 m ²	overige gebouwen, samen 737 m ²
MVV (motorcross)	motorcross	ja, voor zover bestemd als crossterrein	niet mogelijk voor zover bestemd als bos
	kamperen		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; off road cursussen en georganiseerde races met crossmotoren		niet mogelijk
	parkeren	ja, voor zover bestemd als cross- of parkeerterrein)	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
	bouwwerken	ja, voor zover bestemd als crossterrein en voor zover het gaat om gebouwen van bij elkaar 545 m ²)	niet mogelijk voor zover bestemd als bos, samen 245 m ²
	het gebruik van terrein TWC de Kempen ten behoeve van een enduro voor de motorsport	ja, voor zover bestemd als (definitief) crossterrein en voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
TWC de Kempen (wielersport)	wielersportactiviteiten (trainingen, trainingsweekenden, wedstrijden)	ja, voor zover bestemd als (definitief) crossterrein en voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
	verenigingsactiviteiten (een jaarlijkse barbecue, vergaderingen, etc.)	ja	
	bouwwerken	ja, voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk, samen 306 m ²
FCC Lion d'Or (BMX)	BMX-activiteiten (trainingen, wedstrijden)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	verenigingsactiviteiten (jaarlijkse barbecue, vergaderingen, etc.)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	bouwwerken	Ja, 749 m ²	
PHV De Verdediger	hondentrainingen	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	verenigingsactiviteiten (jaarlijkse barbecue, vergaderingen, etc.)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	bouwwerken	ja (geen bestemmingsplan van kracht), samen 231m ²	

3.3 Voorgenomen ontwikkeling

3.3.1 De opdracht van de gemeenteraad

In dit MER is de toekomstige situatie van het plangebied onderzocht. In de m.e.r.-terminologie wordt deze toekomstige situatie aangeduid als de **voorgenomen ontwikkeling**. De voorgenomen ontwikkeling komt overeen met scenario 2 uit het project 'Toekomst Eurocircuit' en kan als volgt worden gedefinieerd:

Het vastleggen van de huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik van het Eurocircuitterrein in een nieuw bestemmingsplan.

Als gevolg van het langdurig niet actualiseren van het bestemmingsplan is er een verschil ontstaan tussen de **feitelijke situatie** (wat is in het plangebied aanwezig: circuits, gebouwen e.d.) en het **planologische kader**.

Als onderdeel van de voorgenomen ontwikkeling wordt ook een besluit genomen over de huidige geluidzone. Dat kan betekenen het opnieuw vaststellen van de zone of het laten vervallen van de geluidzone. Daarnaast wordt inmiddels overwogen om een aantal agrarische percelen in de omgeving van het Eurocircuitterrein te gebruiken voor parkeren tijdens grote evenementen en/of percelen een andere bestemming te geven vanwege de regelgeving over de stikstofdepositie. Om dat juridisch mogelijk te maken moet voor de betreffende percelen – als daar voor wordt gekozen – de bestemming worden aangepast.

3.3.2 De voorgenomen ontwikkeling

Omdat in het project 'Toekomst Eurocircuit' al een integrale beoordeling is uitgevoerd van verschillende alternatieven van het Eurocircuitterrein en er ook al een duidelijke keuze is gemaakt ligt de focus van de milieueffectrapportage op het verder onderzoeken en optimaliseren van scenario 2. Daarbij wordt gezocht naar optimalisaties waarbij zowel de milieueffecten op de omgeving kunnen worden beperkt als naar mogelijkheden om het gebruik van het plangebied te verbeteren.

Uit de gezamenlijke bijeenkomsten met diverse stakeholders is al een aantal optimalisaties benoemd die mogelijk kansrijk zijn om nader te onderzoeken, namelijk:

- Zorg voor minder geluidsoverlast. Onderzoek of er fysieke maatregelen getroffen kunnen worden om geluidsoverlast te beperken.
- Zorg voor veiligheid en een goede bereikbaarheid. Onderzoek of de ontsluiting van het terrein en de parkeermogelijkheden kunnen worden verbeterd.
- Stimuleer elektrische voertuigen. Onderzoek welke mogelijkheden er zijn om gefaseerd over te stappen naar elektrische voertuigen.
- Behoud de aantrekkelijkheid van Valkenswaard. Onderzoek welke maatregelen getroffen kunnen worden om de ruimtelijke kwaliteit van het Eurocircuitterrein te verbeteren.
- Maak 7.59 uur netto gebruik van de baan mogelijk. Onderzoek welke mogelijkheden er zijn om 7.59 uur netto gebruik van de baan mogelijk te maken zonder extra hinder en milieugevolgen te veroorzaken.

Ten behoeve van het uitvoeren van de milieuonderzoeken voor dit MER is nader in beeld gebracht op welke manier het Eurocircuitterrein voor de verschillende onderdelen in de toekomst zal worden gebruikt. Dit is de basis voor het onderzoek van de effecten. Er is daarbij in samenspraak met de verenigingen (de gebruikers van het terrein) de aantallen gebruikers, bezoekers, evenementen,

gebruiksduur e.d. geïnventariseerd. Deze informatie is opgenomen in bijlage 1 bij dit MER. Dit overzicht is geactualiseerd ten opzichte van het overzicht dat was opgenomen in de concept-NRD.

3.4 Alternatieven en varianten

Uitgangspunt voor dit MER is het besluit van de raad van de gemeente Valkenswaard. Dat besluit was gebaseerd op het onderzoek 'Toekomst Eurocircuit'. Gezien de inhoud van het raadsbesluit zijn in dit MER geen alternatieven onderzocht, zoals aangekondigd in de concept-NRD. In de zienwijzenperiode na de publicatie van de concept-NRD is niet gevraagd om het onderzoeken van alternatieven.

In dit MER is daarom alleen gekeken naar de voorgenomen ontwikkeling. Dat houdt in dat er in principe geen wijzigingen ten opzichte van de bestaande fysieke inrichting mogelijk worden gemaakt. In het onderzoek is wel gekeken naar mogelijkheden om de hinder voor de leefomgeving (met name geluid) te beperken. De aanpak die hierbij is gevolgd, de inzichten die dit heeft opgeleverd en de doorwerking in het ontwerp-bestemmingsplan zijn beschreven in hoofdstuk 7 van dit MER.

4 Effecten op het woon- en leefklimaat

De effecten van de activiteiten op het Eurocircuit op het woon- en leefklimaat in de omgeving worden met name veroorzaakt door geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, geur- en stofhinder. Daarnaast heeft het verkeer, het af- en aanrijden van auto's en het parkeren effecten op de omgeving. Per aspect zijn achtereenvolgens de relevante wetten en besluiten, de werkwijze, een beschrijving van de referentiesituatie en de beoordeling van de voorgenomen ontwikkeling opgenomen. Indien aan de orde zijn per aspect maatregelen benoemd om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.

4.1 Mobiliteit en bereikbaarheid

In het kader van de MER is onderzoek gedaan naar de verkeersaantrekkende werking, invloed op de verkeersafwikkeling en het parkeren.³ Mobiliteit richt zich op de invloed van de verkeersproductie en de parkeerbehoefte die de activiteiten op het Eurocircuitterrein met zich mee (kunnen) brengen. Effecten op verkeer en parkeren doen zich vooral voor tijdens evenementen in de weekenden.

Voor de bereikbaarheid van het plangebied is van belang dat in 2022 het bestemmingsplan voor het haakje is vastgesteld (Figuur 4-1). Dit maakt het mogelijk dat er een directe verbinding komt tussen de Mgr. Smetsstraat en de N69.

De N69 kan worden beschouwd als de belangrijkste hoofdroute van en naar het Eurocircuit.



Figuur 4-1 Schetsontwerp van het haakje

4.1.1 Kaders

Mobiliteit richt zich op de invloed van de verkeersproductie en parkeerbehoefte die activiteiten met zich mee kunnen brengen. Als onderdeel van de haalbaarheid van de ontwikkeling dient te worden onderzocht of de voorgestane verkeerssituatie van de onderhavige activiteit voldoet aan

³ Accent Adviseurs, Verkenning van de verkeerseffecten, Eurocircuit Valkenswaard, september 2022

de normen/richtlijnen voor een optimale verkeersafwikkeling en parkeersituatie. Het onderdeel mobiliteit is kwalitatief beschouwd, waarbij gebruik wordt gemaakt van toeschouwersaantallen uit het verleden (MXGP) van het mobiliteitsplan Valkenswaard en de richtlijnen conform de CROW.

4.1.2 Werkwijze

Voor het thema mobiliteit is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

- Verkeerssituatie: Invloed van de verkeersproductie op het omliggende wegennet;
- Parkeersituatie: Invloed van de parkeerbehoefte op de omgeving.

Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de wekelijkse situatie en de evenementen. De effecten van de voorgenomen ontwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie zijn beschreven en beoordeeld.

4.1.3 Referentiesituatie

Voor het onderzoek naar de effecten van bereikbaarheid en mobiliteit is de situatie zonder gebruik van het plangebied gehanteerd als referentie.

Verkeerssituatie

Een inschatting is gemaakt voor de verkeersintensiteiten ten gevolge van de verschillende activiteiten op het Eurocircuitterrein⁴. Het aantal bezoekersvoertuigen is in overleg met de verenigingen bepaald. De intensiteiten per activiteit zijn in onderstaande tabel weergegeven:

Tabel 4.1 Motorvoertuigbewegingen

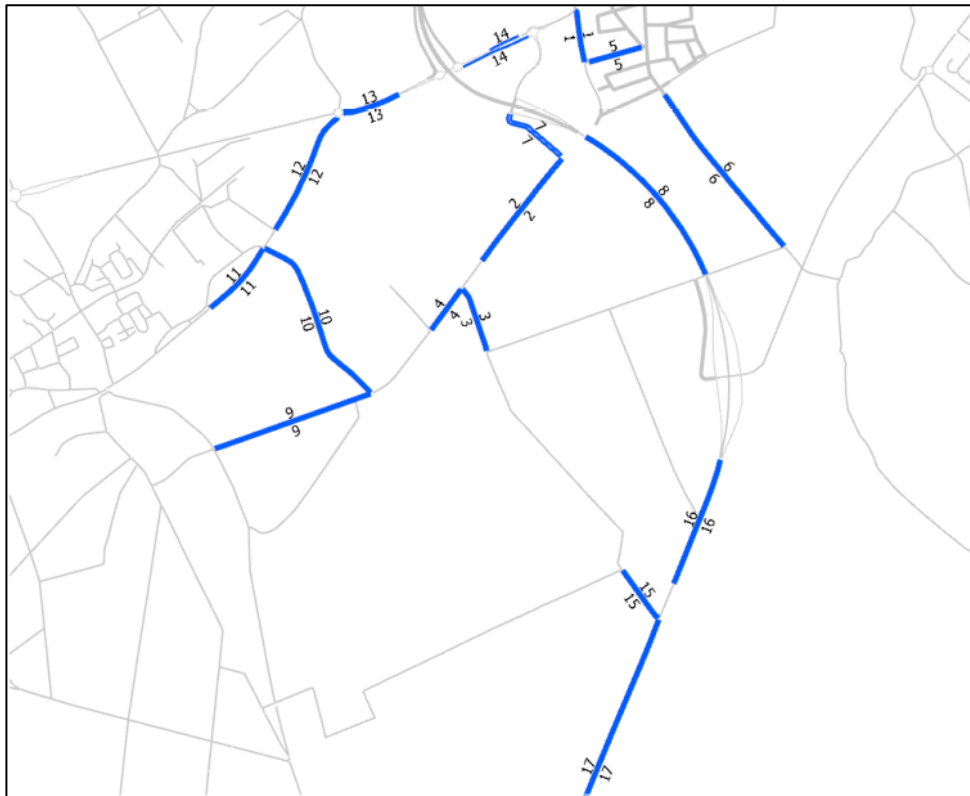
Vereniging	Omschrijving	Dagen per jaar	Voertuig-bewegingen per jaar
Motorcrosscircuit	Grand Prix voor motorcross (MXGP)	2	14.000
	Nationale wedstrijden (KNMV)	4	1.400
	Eendaagse wedstrijden (DMX)	1	300
	Eendaagse wedstrijden (Enduro)	1	300
	Jeugdwedstrijden	1	300
	Trainingsdagen	70	0
Rallycrosscircuit	(Inter)nationale kampioenschappen	6	6.000
	(Inter)nationale wedstrijden	6	2.400
	Clubkampioenschappen	6	600
	Vrije trainingsdagen	12	200
	Besloten trainingsdagen	12	0
	Team test- en trainingsdagen	10	0
Wielercircuit	Wedstrijden	29	2.890
	Trainingen	143	4.290
Fietscrosscircuit	Wedstrijden	8	650
	Trainingen	120	2.400
Hondenvereniging	Trainingen	159	1.113
	Keuringsdag	1	30
Totaal voertuigbewegingen			36.873

Op basis van de verkeersintensiteiten is een inschatting gemaakt van de verkeersbewegingen over de diverse rijroutes. In Figuur 4-2 zijn de wegvakken van omliggende wegen weergegeven. Met

⁴ Accent Adviseurs, Onderzoek verkeer, 2022

betrekking tot de ontsluiting zijn twee varianten beschouwd. De variant met de alternatieve ontsluiting via het haakje is in de figuur weergegeven met wegvak 7. Hiervoor is inmiddels het bestemmingsplan vastgesteld. In de variant zonder alternatieve ontsluiting wordt wegvak 7 niet gerealiseerd.

In bovenstaande aantallen motorvoertuigbewegingen is het grootste evenement maatgevend voor de maximale hoeveelheid motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit betreft de Grand Prix voor Motorcross (MXGP), een tweedaags evenement met in totaal 14.000 bewegingen. Per etmaal betekent dit een maximale hoeveelheid van 3.500 motorvoertuigbewegingen/etmaal.



Figuur 4-2 Wegvakken omgeving Eurocircuitterrein (bron: Accent Adviseurs)

In tabel 4.2 zijn de verkeersintensiteiten van dit maatgevende evenement in procenten en absolute aantallen weergegeven van het totale aantal voertuigen dat het Eurocircuitterrein aandoet. Zowel de huidige situatie als de alternatieve ontsluiting zijn beschouwd. Bij de ontsluitingsvariant wordt aangenomen dat deze hoofdzakelijk tijdens grotere evenementen wordt opengesteld.

Uit de toekomstige motorvoertuigbewegingen op de N69 blijkt dat de I/C verhouding⁵ voor het prognosejaar 2030 (autonoom) tijdens het spitsuur 0,72 tot 0,84 bedraagt voor een gemiddelde werkdag. Tussen 0,7 en 0,9 is er een grote kans dat in de spitsperiodes files optreden, maar de grenzen aan de capaciteit over de hele dag genomen zijn dan nog niet bereikt. Deze capaciteit wordt bereikt bij I/C = 0,9 waarvan hier nog geen sprake is.

⁵ De I/C-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een wegvak, op een weg of op meerdere achtereenvolgende wegvakken.

Tabel 4.2 Verkeersintensiteiten

Wegvak	Beschrijving	Bezoekersvoertuigen (% en mvt)			
		Huidige situatie		Alternatieve ontsluiting	
2	Mrg. Smetsstraat	1,80%	126	11,00%	770
3	Kempervennendreef	25,60%	1.792	30,30%	2.121
4	Weerderdijk (oost)	23,80%	1.666	19,30%	1.351
9	Weerderdijk (west)	21,80%	1.526	18,40%	1.288
10	Leverensedijk	3,80%	266	1,20%	84
15	Kempervennendreef (Zuid)	74,50%	5.215	69,70%	4.879

De toename van het verkeer van en naar het Eurocircuitterrein in de wekelijkse situatie zorgt voor een marginale toename van 80 PAE/h⁶ in het avondspitsuur. Dit resulteert niet in een substantiële extra belemmering in de verkeersafwikkeling die in de prognose 2030 (autonoom) al is te verwachten.

Tijdens grote evenementen (zoals de MXGP) is een grote in- en uitstroom van verkeer te verwachten. De toename van het verkeer richting het Eurocircuitterrein zorgt tijdens evenementen in de ochtend voor een toename van 3.393 PAE/h. In de avond is een toename van 5.429 PAE/h te verwachten. De verwachting is dat zich vooral voor kan doen in de weekenden, dus buiten de meest kritische perioden ochtend- en avondspits op doordeweekse dagen. Dit laat onverlet dat tijdens grote evenementen de betreffende wegvakken de in- en uitstroom van verkeer niet kunnen verwerken. Dit zal zorgen voor terugslag op de Westparallel N69 waarbij filevorming optreedt.

Bij kleinere evenementen, met een bezoekersaantal rond 1.200 personen, zijn voor een gemiddelde weekenddag de I/C-verhoudingen ruim lager dan 0,90. Daardoor levert het verkeer voor dergelijke evenementen geen verkeersbelemmeringen op met betrekking tot de doorstroming op de wegenstructuur.

Vooralsnog zijn er binnen het onderzoeksgebied geen verkeersonveilige situaties bekend. De nieuwe wegen dienen te worden uitgevoerd conform de eisen voor een duurzaam veilig wegennet. Deze eisen geven aan waaraan een herkenbaar en verkeersveilig wegontwerp moet voldoen, welke de basiseisen worden genoemd. De basiseisen zijn de functionele eisen die betrekking hebben op het ontwerp en de inrichting van de weginfrastructuur.

De basiseisen worden via basiskennmerken omgezet naar elementen die per wegcategorie in het wegontwerp moeten worden opgenomen of juist moeten ontbreken. Als niet aan een basiseis wordt voldaan, dan wordt sterk ingeleverd op de mate van verkeersveiligheid van de weg. Het risico op ongevallen/slachtoffers is dan hoger.

Parkeersituatie

Om bij grotere evenementen aan de parkeervraag te voldoen krijgen enkele agrarische percelen de aanduiding dat ook evenementen parkeren is toegestaan. Conform de verkenning verkeerseffecten (Accent Adviseurs, 2022) is circa 3,8 hectare nodig ten behoeve van parkeren. In de huidige situatie wordt een aantal omliggende percelen in beheer van de gemeente Valkenswaard gebruikt ten behoeve van agrarische activiteiten.

Tijdens de wekelijkse situatie is uitgegaan van maximaal 80 lichte voertuigen van deelnemers (en bezoekers) van de NRV en MVV in de dagperiode ten gevolge van een of meerdere exploitaties op het Eurocircuitterrein. De bezoekers/deelnemers tijdens de wekelijkse situatie kunnen parkeren

⁶ Personenautoequivalent per uur. Hierin is verdisconteerd dat een vrachtauto meer ruimte inneemt dan een personenauto

op het terrein van het Eurocircuitterrein. Op het terrein zijn circa 170 parkeerplaatsen beschikbaar. De bezettingsgraad komt hiermee op 47%.

Voor de MXGP motorcross dienen 4.560 parkeerplaatsen voor bezoekers aanwezig te zijn. Tijdens dit evenement kan gebruik worden gemaakt van de parkeerplaatsen voor evenementenparken.

Gezien het aantal beschikbare parkeerplaatsen op het Eurocircuitterrein en omgeving aan de Kempervennendreef zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig om het parkeren tijdens de wettelijke situatie (trainingen) op te vangen. Bij grote evenementen dient te worden uitgeweken naar de tijdelijke parkeerplaatsen. Tijdens deze dagen wordt gebruik gemaakt van verkeersregelaars, waardoor er geen zoekverkeer op de parkeerterreinen optreedt. Het aantal tijdelijke parkeerplaatsen zal tijdens de evenementen voldoende zijn.

Gezien het beperkt aantal evenementen is het niet (financieel) haalbaar om structurele oplossingen te realiseren. Structurele oplossingen kunnen daarnaast ook verwarrend werken, omdat de tijdelijke parkeerterreinen maar een aantal keer per jaar worden gebruikt. Uit ervaring met verschillende evenementen blijkt dat bewegwijzering en verkeersregelaars een geschikte en zeer effectieve werkwijze is. De gemeente borgt dit middels voorschriften tijdens evenementen.

4.1.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Voor de plansituatie wordt uitgegaan van het huidige gebruik van terrein. De huidige verkeerssituatie en doorstroming is tijdens de piekbelasting slecht. De toekomstige situatie voor wat betreft aantal evenementen en toeschouwers wijzigt niet. Hiermee is in de toekomstige situatie sprake van hetzelfde aantal verkeersbewegingen en daarmee verkeerssituatie.

De parkeersituatie wijzigt door het aanwijzen van tijdelijke parkeerplaatsen ten noorden van het plangebied en tussen en circuit en de N69. Hiermee zijn voldoende parkeerplaatsen geborgd tijdens de piekbelastingen, grote evenementen. De parkeerbelasting wijzigt daardoor niet en is neutraal beoordeeld.

In de onderstaande tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

Tabel 4.3 Beoordeling mobiliteit

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op de verkeerssituatie	0
Effect op de parkeersituatie	0

4.2 Geluid

4.2.1 Werkwijze

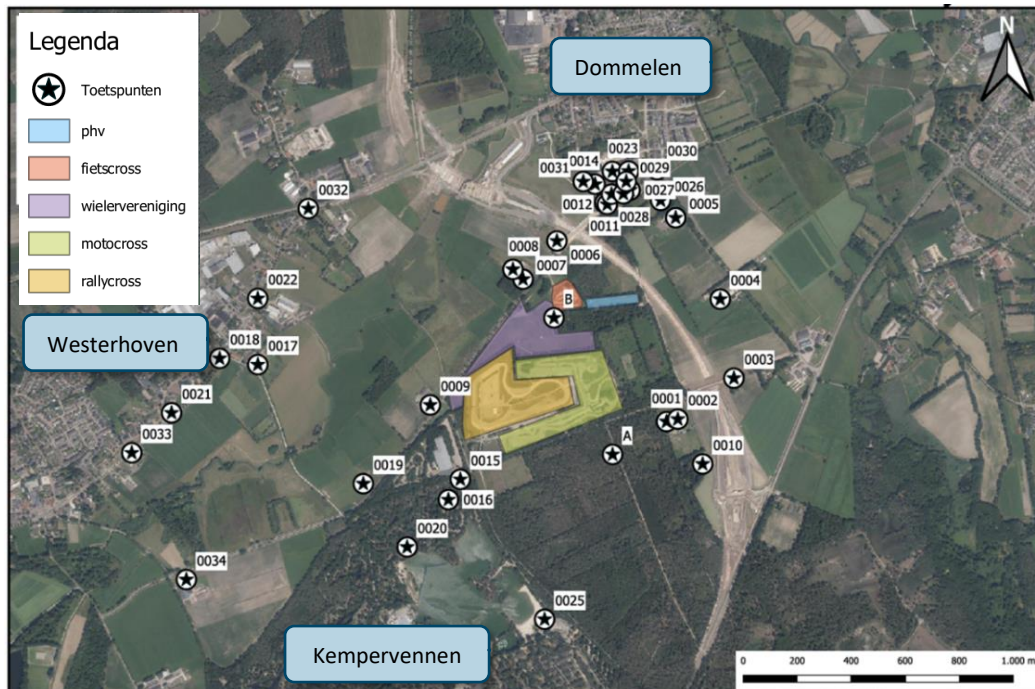
Het gebruik van het Eurocircuit en met name de twee terreinen voor de lawaaisporten rallycross (auto's) en motorcross heeft een duidelijk effect op de geluidbelasting van de omgeving. Deze effecten zijn doorgerekend met een geluidmodel door Peutz. Het rapport van Peutz is te vinden in bijlage 3 van dit MER. In dat rapport is een uitgebreide beschrijving van de aanpak en de resultaten opgenomen. In dit hoofdstuk van het MER zijn de resultaten samengevat.

Mede op grond van de resultaten van de geluidberekeningen heeft de gemeente Valkenswaard een participatieproces met de omwonenden en belanghebbenden (waaronder de twee verenigingen, rallycross en motorcross) doorlopen. Dit heeft geleid tot een aantal varianten om een balans te vinden tussen het beperken en waarborgen van de hinder in de omgeving enerzijds en de mogelijkheden voor het gebruiken en exploiteren van het Eurocircuit anderzijds. Hiervan is verslag gedaan in **hoofdstuk 7** van dit MER. Deze varianten maken gebruik van de informatie in onderstaande effectbeschrijvingen voor geluid en zijn de basis voor de keuze van het voorkeursalternatief dat is opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk zijn de twee lawaaisportonderdelen (rallycross en motorcross) als afzonderlijke onderdelen beschreven.

Waarneempunten

In het rekenmodel van Peutz is een aantal rekenpunten opgenomen (zie onderstaand figuur). Dat zijn (formeel) geluidgevoelige bestemmingen en enkele recreatiewoningen (Kempervennen, formeel geen geluidgevoelige bestemming). Met het geluidmodel zijn voor deze punten de geluidbelastingen tijdens het daadwerkelijke gebruik van de banen berekend.



Figuur 4-3 Ligging van de waarneempunten in het geluidmodel

Referentiesituatie

Rond het voorgenomen gebruik van het Eurocircuit heeft veel onduidelijkheid bestaan over de referentiesituatie. Daarbij ging het er voor het gebruik en de inrichting om wat juridisch-planologisch al mogelijk is en wat daaraan zou worden toegevoegd op basis van het door de raad van Valkenswaard vastgestelde scenario 2. Er is voor gekozen bij de beschrijving en beoordeling van de effecten van geluid als referentie te hanteren een situatie waarin het Eurocircuit niet wordt gebruikt⁷. Door de effecten op deze manier te laten zien (en niet als het verschil met een eventueel al

⁷ Dit is anders dan bij het onderzoek van de effecten van de emissie en depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden. Vanuit juridisch oogpunt luistert het vaststellen van de referentiesituatie bij dat aspect nauw, zie paragraaf 3.2

mogelijk gebruik) ontstaat een duidelijker en objectiever beeld van de effecten en hinder in de omgeving.

Geluidniveaus

De cijfers in het rapport van Peutz en in dit MER zijn het zogenaamde "langtijdgemiddelde beoordelingsniveau" en het "maximale geluidniveau". Het **langtijdgemiddelde beoordelingsniveau** is het gemiddelde geluidniveau over de dag- of avondperiode, die respectievelijk lopen van 07.00 tot 19.00 uur en van 19.00 tot 23.00 uur. Hierbij wordt gecorrigeerd voor (gemiddelde) weersomstandigheden en de tijdsduur dat het geluidniveau optreedt gedurende de betreffende periode. Bij het **maximale geluidniveau** gaat het om kortstondige verhogingen van het geluidniveau en echte geluidpieken.

Cumulatie

In deze paragraaf is ook gekeken naar de cumulatie van het geluid van het Eurocircuit met wegverkeerslawaaï. Daarbij gaat het vooral om geluid van verkeer op de N69.

4.2.2 Gebruik van de twee circuits

In de NRD voor dit MER is een overzicht opgenomen van de verschillende activiteiten van de rallycross en de motorcross. In de periode na inspraak en advies op de NRD is een nadere invulling van deze activiteiten gemaakt, in samenspraak met de gebruikers. Het gaat om trainingen en verschillende soorten wedstrijden. Dit heeft geleid tot een overzicht van de activiteiten, met per activiteit (zie ook bijlage 1 bij dit MER):

- aantal keer per jaar;
- aantal dagen per activiteit;
- aantal deelnemers;
- tijdsduur;
- baangebruik per deelnemer;
- aantal bezoekers/toeschouwers per activiteit;
- verkeersbewegingen deelnemers en bezoekers.

Voor alle activiteiten is het uitgangspunt dat ze overdag plaatsvinden (de etmaalperiode cf de Wet geluidhinder). In het geluidmodel zijn per type activiteit de bronvermogens (geluidemissie) opgenomen.

Van de afzonderlijke onderdelen (trainingen, wedstrijden) is vervolgens met het geluidmodel berekend wat de geluidbelasting in de omgeving is. Hierdoor ontstaat per activiteit een beeld van de geluidbelasting. In combinatie met het aantal keren per jaar dat de activiteit plaatsvindt ontstaat vervolgens een beeld van de effecten van het gebruik van de twee circuits.

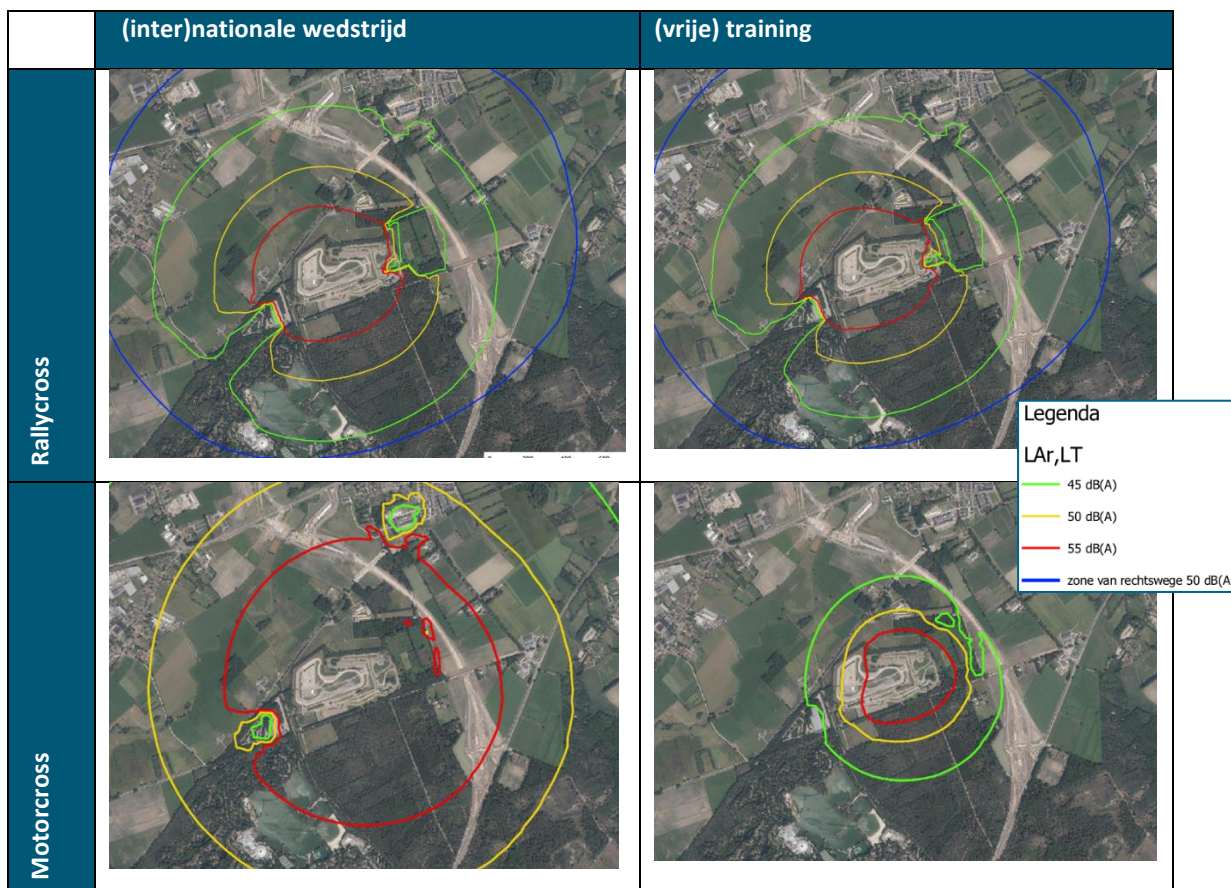
4.2.3 Effecten

In het rapport van Peutz zijn de resultaten van de geluidberekeningen opgenomen. In bijlage 2 bij dit MER is een overzichtstabel opgenomen. Hierin zijn de rekenresultaten per woning en per activiteit opgenomen (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau). Samen met de meest relevante geluidcontouren voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau.

In tabel 4.3 zijn de rekenresultaten samengevat. Uit het overzicht blijkt dat de grootste geluidbelasting voor de omgeving optreedt bij de wedstrijden op de motorcrossbaan (MXGP, KNMV- en DMX-wedstrijden) en in mindere mate de (inter)nationale wedstrijden bij de rallycross. De

trainingen op het motorcrossterrein zorgen het vaakst tot geluidbelasting in de omgeving, maar het geluidniveau bij deze activiteit is lager dan bij de wedstrijden.

In figuur 4-4 zijn ter vergelijking de berekende contouren voor (inter)nationale wedstrijden en (vrije) trainingdagen opgenomen. De contouren geven als beeld bij de rallycross dat er relatief weinig verschil is tussen de wedstrijddagen en de (vrije) trainingdagen. Bij de motorcross is de geluidbelasting naar de omgeving voor de (inter)nationale wedstrijden duidelijk groter dan bij de rallycross en is er ook een relatief groot verschil tussen de wedstrijddagen en de trainingdagen.



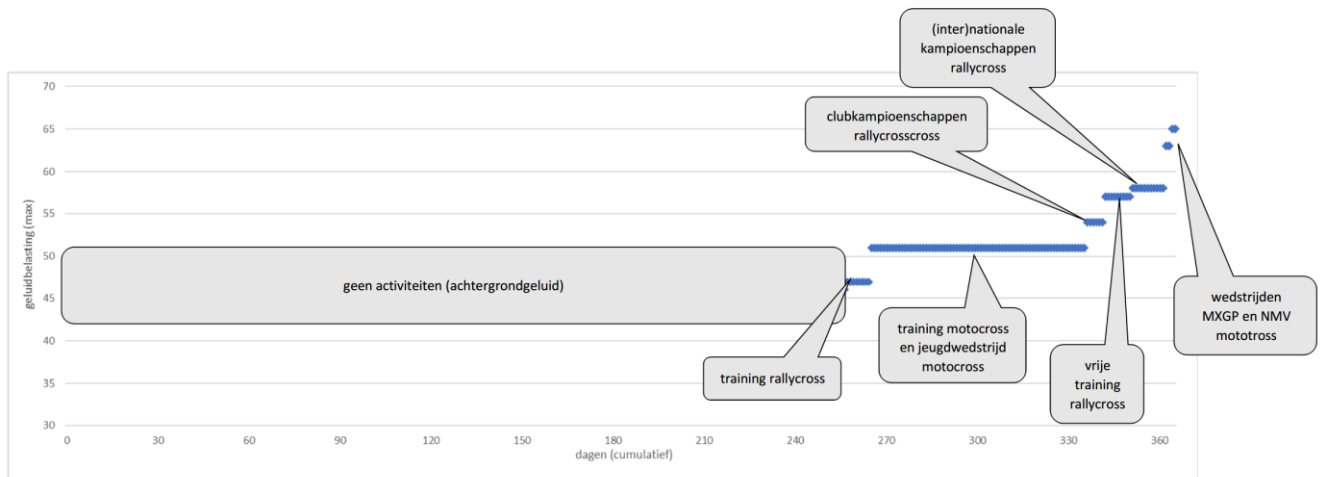
Figuur 4-4 Geluidcontouren (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau) vergeleken voor vier gebruiksvormen van de circuits (zie bijlage 2 voor grotere afbeeldingen) (bron: Peutz). De vier gebruiksvormen zijn ook de bouwstenen voor de gebruiksvarianten in paragraaf 7.3

Tabel 4.2 Overzicht van de maximale geluidniveaus per activiteit en het aantal dagen per jaar. Aangegeven zijn het maximale geluidniveau, het laagste geluidniveau en de mediaan. De mediaan heeft betrekking op de rekenpunten in het model, waarbij sommige punten representatief zijn voor een groter aantal woningen

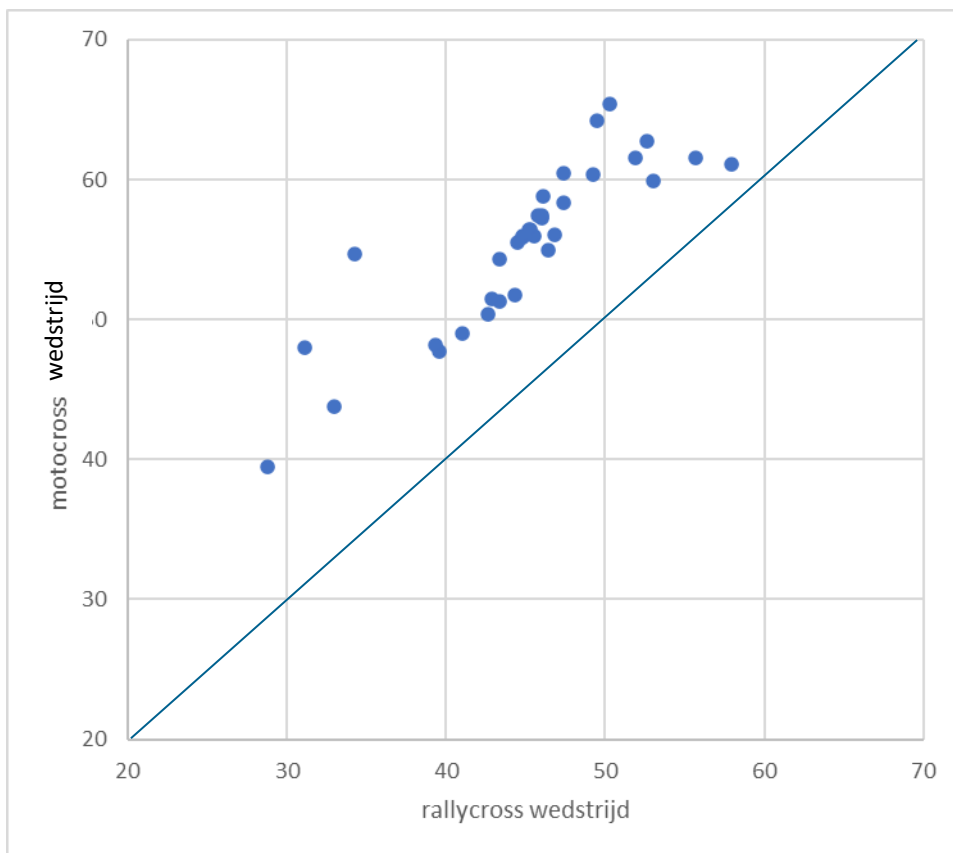
	Rallycross					Motorcross				
	(Inter)nationale kampioenschappen	Clubkampioenschappen	Vrije trainingdagen	Besloten trainingdagen	Team testdagen	MX GP	KNMV-wedstrijd	DMX-wedstrijd	Jeugd-wedstrijd	Training
Aantal dagen per jaar (maximaal)	12	6	8	8	5	2	2	1	1	70
Max dB	58	54	57	47	42	65	63	57	51	51
Mediaan dB	45	41	44	34	29	56	54	48	42	41
Min dB	29	25	28	18	13	40	38	32	25	25

In figuur 4-5 is een beeld opgenomen van de geluidbelasting in een combinatie van het aantal dagen dat de betreffende activiteit plaatsvindt met daarbij de maximale geluidbelasting.

Grosso modo is het zo dat bij woningen er, als de ene baan veel lawaai geeft, dat ook geldt voor de andere baan (figuur 4-6). Dit is verklaarbaar uit het gegeven dat de motorcrossbaan in een grote U een groot deel van het rallycrosscircuit omsluit.



Figuur 4-5 Beeld van de geluidbelasting als gevolg van motorcross en rallycross, schematisch voor een geheel jaar. In de tabel zijn de maximale waarden uit tabel 4.3 weergegeven. Voor de dagen met activiteiten treedt de geluidbelasting alleen op tijdens het daadwerkelijke gebruik van de banen (maximaal 4 tot 8 uur per dag). De trainingdagen motorcross geven het grootste aantal dagen waarop hinder kan worden ervaren, maar met – in vergelijking met de wedstrijden – een lagere geluidbelasting. De hoogste geluidbelastingen (de (inter)nationale wedstrijden MXGP en NMV)) treden enkele dagen per jaar op. Voor de dagen zonder activiteit op de baan is alleen sprake van het achtergrondgeluid. Dat kan van moment tot moment verschillen als gevolg van vele factoren; om deze reden zijn daarvoor geen cijfers opgenomen



Figuur 4-6 Relatie tussen de geluidbelasting bij wedstrijden van de rallycross (horizontale as) en de motorcross (verticale as). Bij de schuine lijn is de geluidbelasting van beide gelijk. Bij de punten boven de schuine lijn is het geluid van de motorcross sterker dan van de rallycross. Het algemene beeld is dat de geluidbelasting van beide circuits gecorreleerd is, enkele uitzonderingen daargelaten. Gezien de ligging van de twee banen: het motorcrosssterrein ligt voor een deel rondom het rallycrosssterrein

Bovenstaande cijfers betreffen langtijdgemiddelde geluidniveaus. In het rapport van Peutz zijn ook de maximale geluidniveaus berekend. Deze kunnen bijvoorbeeld optreden bij de start van een wedstrijd. In tabel 4.3 zijn voor de maatgevende woningen de maximale geluidniveaus weergegeven.

Tabel 4.3 Maximale geluidniveaus op 1,5 m hoogte

Gevoelige bestemming		Rallycross circuit			Motorcrosscircuit		
		(inter)nationale kampioenschappen		overige activiteiten	MX GP		training
		start	rijden	rijden	start	rijden	rijden
1	Victoriedijk 27	71	65	61	74	74	68
2	Victoriedijk 25	70	64	60	73	72	67
3	Victoriedijk 15	66	61	57	69	66	61
4	Venbergseweg 36	65	60	56	68	64	59
5	Venbergseweg 24	64	60	56	66	62	57
7	Mgr. Smetsstraat 44	69	61	63	73	70	65
8	Mgr. Smetsstraat 46	68	66	62	72	68	63
9	Weerderdijk 5	71	74	70	78	67	62
11	Lage Heide (eerstelijns)	64	60	56	67	63	58
15	Kempervennen	71	71	67	81	69	51
18	Provincialeweg–Westerhoven	58	57	53	64	54	49
29	Lage Heide (tweedelijns)	49	47	43	53	60	55

Cumulatie met andere geluidbronnen

Voor de woningen in de invloedssfeer van de N69 (de belangrijkste bron van wegverkeerslawaai in het studiegebied) is de cumulatie van het geluid van verkeer en van het gebruik van het Eurocircuit van belang. In tabel 4.4 is voor de relevant woningen een overzicht opgenomen van het wegverkeerslawaai en van het geluid van het gebruik van de baan.

Tabel 4.4 Cumulatie van wegverkeerslawaai en geluid als gevolg van de motorcrossbaan (5 m hoogte)

Gevoelige bestemming		Geluidbelasting wegverkeerslawaai L*VL, dag	Geluidbelasting trainingen motorcrosscircuit L*IL, dag	Gecumuleerde geluidbelasting Lcum, dag
1	Victoriedijk 27	50	52	54
2	Victoriedijk 25	52	50	54
3	Victoriedijk 15	55	45	56
4	Venbergseweg 36	48	44	50
5	Venbergseweg 24	43	42	46
6 (noordgevel)	Mgr. Smetsstraat 40	58	46	58
6 (zuidgevel)	Mgr. Smetsstraat 40	46	46	50
7	Mgr. Smetsstraat 44	48	49	52
8	Mgr. Smetsstraat 46	48	48	51
9	Weerderdijk 5	49	47	51
10	Victoriedijk 21	46	47	49
11	Lage Heide (eerstelijns)	51	44	52
12	Lage Heide (eerstelijns)	50	44	51
15	Kempervennen	48	48	51
23	Lage Heide (tweedelijns)	44	30	44
28	Lage Heide (tweedelijns)	46	43	48
29	Lage Heide (tweedelijns)	34	34	37
31	Lage Heide (De Weitens)	50	44	51

Bij cumulatie is er vooral een effect te verwachten als beide geluidsoorten ongeveer gelijke sterkte hebben. Dit speelt bijvoorbeeld bij de Mgr. Smetsstraat 44 en de Victoriedijk 27, waar de gecumuleerde geluidbelasting ongeveer 4 dB hoger ligt dan de geluidbelasting van (alleen) wegverkeer. In de gevallen waar één van beide geluidsoorten een veel hoger geluidniveau heeft dan de andere is er niet of nauwelijks een effect van cumulatie (bijvoorbeeld nummer 11 Lage Heide).

Het gevolg hiervan is dat bij de woningen met de hoogste geluidbelasting door verkeer (de nummers 6 en 3 in de tabel) het cumulatie-effect klein is.

4.2.4 Mitigerende maatregelen

In hoofdstuk 7 wordt uitgebreid ingegaan op maatregelen om de effecten en de hinder te mitigeren.

4.2.5 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

De effecten van het gebruik van het Eurocircuit zijn negatief beoordeeld. Dit geldt voor het geluid van het circuit afzonderlijk als voor het gecumuleerde geluid.

Tabel 4.6 Beoordeling geluid

Effect	Voorgenomen activiteit
Hinder door geluid gebruik Eurocircuit	-
Hinder door gecumuleerd geluid	-

4.3 Luchtkwaliteit

*In het kader van de MER is door Peutz een onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit uitgevoerd. De effecten van luchtverontreinigende stoffen vanwege de activiteiten op het Eurocircuitterrein op de omgeving zijn in beeld gebracht. In dit onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling. Het onderzoek luchtkwaliteit is als **bijlage 4 bij het MER** opgenomen.*

In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

4.3.1 Kaders

De beoordeling van de luchtkwaliteit vindt plaats op grond van de Wet milieubeheer. De basis is te vinden in hoofdstuk 5, titel 2, van de Wet milieubeheer en in bijlage 2 bij deze wet waarin de verschillende grens- en richtwaarden zijn opgenomen. Deze titel is ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit.

Voor het Eurocircuitterrein zijn de volgende stoffen maatgevend: stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}). Andere stoffen uit de Wet luchtkwaliteit hebben slechts een beperkte invloed op de luchtkwaliteit en worden daarom in het voorliggend onderzoek buiten beschouwing gelaten. De relevante normen zijn opgenomen in tabel 4.7.

Tabel 4.7 Normen luchtkwaliteit

Stof	Norm	Concentratie µg/m ³
NO ₂	Jaargemiddelde	40
	Uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden	200
PM ₁₀	Jaargemiddelde	40
	Uurgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden	50
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarnaast zijn significante ruimtelijke ontwikkelingen/projecten opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

In 2006 is door de Wereldgezondheidsorganisatie een rapport gepubliceerd waarin richtwaarden voor verschillende luchtverontreinigende stoffen zijn aangegeven die zij gezond achten voor mensen.⁸

4.3.2 Werkwijze

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit zijn onderzocht door Peutz. Voor de luchtkwaliteitsberekeningen heeft Peutz gebruikgemaakt van Geomilieu versie V2022.0 waarmee is gerekend conform de standaard rekenmethode (SRM) welke is goedgekeurd door het

⁸ WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide; Global update 2005; Summary of risk assessment, d.d. 2006

ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het programma is de bijdrage van autonome ontwikkelingen aan emissies naar de lucht opgenomen in de achtergrondconcentratie.

Er zijn door Peutz twee rekenmodellen zijn opgesteld, te weten de referentiesituatie en de situatie met de voorgenomen ontwikkeling. Het gehanteerde rekenjaar is 2022. In de modellen is een aantal beoordelingsposities opgenomen. Deze liggen op plaatsen waar personen gedurende langere tijd kunnen verblijven (woningen, kantines van de sportverenigingen en plaatsen waar personen kunnen verblijven). De ligging van de beoordelingsposities is opgenomen in bijlage 4 bij dit MER. In bijlage 4 zijn alle relevante invoergegevens van de rekenmodellen voor luchtkwaliteit opgenomen. In de berekeningen is gekeken naar de achtergrondconcentraties.

Voor de emissie ten gevolge van activiteiten op het rallycrosscircuit, het motorcrosscircuit, het fietscrosscircuit en het terreinonderhoud zijn vier 'schoorstenen' (puntbron emissie) gemodelleerd. Voor de verkeersaantrekkende werking zijn twee wegen gemodelleerd: één weg voor de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de rallycross en motorcross tezamen en één weg voor de verkeersaantrekkende werking van de overige verenigingen.

4.3.3 Referentiesituatie en effecten van de voorgenomen ontwikkeling

In tabel 4.8 zijn de berekende concentraties voor de beoordelingspunten weergegeven. Hierin is de achtergrondconcentratie weergegeven plus de bijdrage van het gebruik van het Eurocircuit. Daarbij zijn de effecten van het gebruik in de referentiesituatie en de situatie met de voorgenomen ontwikkeling samengevoegd. Dit is gedaan omdat de bijdrage van zowel het gebruik in de referentiesituatie als de (extra) bijdrage als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zeer klein zijn. Alle berekende concentraties liggen (ruim) onder de vigerende normen voor de luchtkwaliteit. Het grootste effect (echter kleiner dan $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) voor de component PM10 treedt op bij de beoordelingspunten op het terrein zelf, bij de kantines..

Tabel 4.8 Resultaten modelberekeningen luchtkwaliteit. Cijfers voor PM_{2,5} zijn niet opgenomen; deze laten hetzelfde beeld zien als de cijfers voor PM₁₀

Beoordelingspunt		Concentratie µg/m ³			
		NO ₂		PM ₁₀	
		Achtergrond	Planbijdrage	Achtergrond	Planbijdrage
1	Weerderdijk 5	11,56	0,02	16,49	0,04
2	Victoriedijk 27	12,03	0,03	16,49	0,1
3	Victoriedijk 25	12,03	0,03	16,49	0,09
4	Venbergseeweg 34	12,08	0,02	16,66	0,01
5	Venbergseeweg 24	12,09	0,02	16,66	0,01
6	Mgr. Smetsstraat 31a	12,09	0,02	16,65	0,01
1	Mgr. Smetsstraat	12,52	0,04	16,61	0,11
8	kantine fietscross	12,52	0,08	16,61	0,42
9	kantine phv	12,52	0,1	16,61	0,38
10	kantine schietvereniging	12,52	0,03	16,61	0,08
11	kantine Lion d'Or	12,58	0,01	16,61	0,15
12	Parkeerterrein ten zuiden	11,56	0,03	16,49	0,09

4.3.4 Mitigerende maatregelen

Met het treffen van mitigerende maatregelen is het mogelijk om de (jaarlijkse) emissies luchtverontreinigende stoffen terug te dringen. Gezien de zeer kleine bijdrage aan emissieconcentraties is er echter geen sterke prikkel om dat te doen. Meer vanuit geluid geredeneerd kan worden gekeken wat de overgang naar elektrisch rijden zal opleveren. Door niet met voertuigen met verbrandingsmotor te racen, maar met elektrisch aangedreven voertuigen, neemt de uitstoot NO_x significant af. De verwachting is dat in de toekomst de motor- en autosport steeds verder elektrificeert.

4.3.5 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Dit effect leidt tot een neutrale beoordeling.

Tabel 4.9 Beoordeling luchtkwaliteit

Effect	Voorgenomen activiteit
Effect op de contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	0
Effect op het aantal woningen met verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	0

4.4 Externe veiligheid

Deze paragraaf van het MER is gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.

4.4.1 Kadern

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede

de ruimtelijke (on)mogelijkheden, waarbij de aspecten plaatsgebonden risico en groepsrisico een rol spelen.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het groepsrisico (GR) kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit. Dit wordt uitgedrukt in de kans per jaar dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit. De normstelling heeft de status van een oriëntatiewaarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm, maar kan aangemerkt worden als een ijkpunt voor het bevoegd gezag voor haar verantwoording van het groepsrisico.

4.4.2 Werkwijze

Voor het aspect externe veiligheid zijn alle risicobronnen in de omgeving in beeld gebracht. Voor het thema externe veiligheid is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

- Het effect op het plaatsgebonden risico: dit effect is onafhankelijk van het aantal aanwezigen in de omgeving van de risicobron;
- Het effect op het groepsrisico: dit effect wordt bepaald door het aantal aanwezigen in het invloedsgebied van een risicobron.

De aanwezigheidsgraad zal voor alle situaties gelijk zijn, aangezien het gaat om het aantal aanwezigen die zich gelijktijdig in het invloedsgebied bevinden.

4.4.3 Referentiesituatie

De motorcrossbaan wordt niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbaar object. Bij een aantal evenementen zijn grote aantallen mensen aanwezig. Om deze reden zijn de risicobronnen in de omgeving in beeld gebracht.

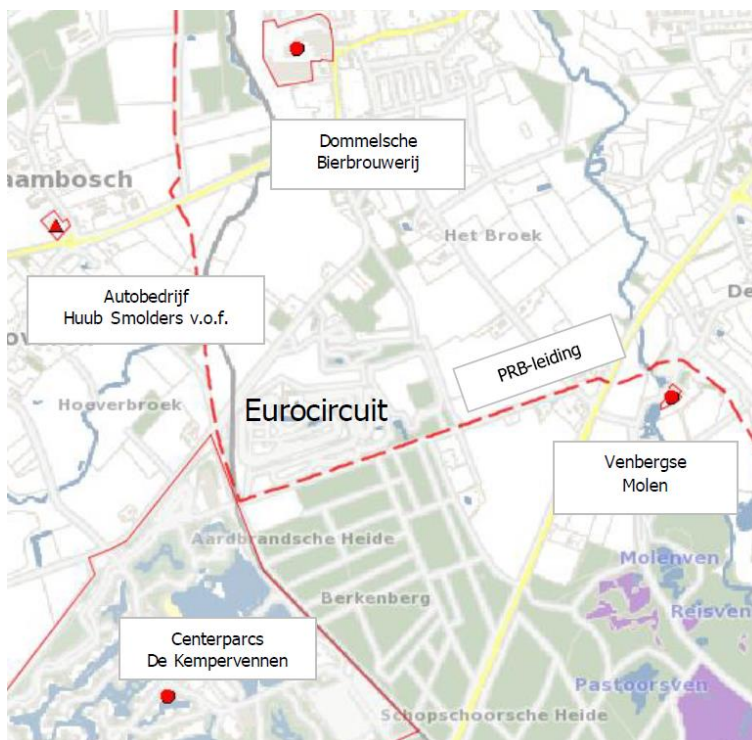
Voor het aspect externe veiligheid is een landelijke database beschikbaar, waarin alle risicobronnen zijn opgenomen, te weten de risicokaart (tegenwoordig onderdeel van Atlasleefomgeving.nl). Uit deze kaart blijkt dat in de directe omgeving van het Eurocircuitterrein verschillende risicobronnen aanwezig zijn. Dit betreffen de volgende risicobronnen:

- PRB-leiding
- Centerparcs De Kempervennen
- Autobedrijf Huub Smolders v.o.f.
- Dommelsche Bierbrouwerij
- Venbergse Molen

In de toelichting van het inpassingplan 'Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69 - 1e herziening' is op basis van de Risicoatlas Wegtransport (24 maart 2003, Rijkswaterstaat, Adviesdienst V en V) geconcludeerd dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen over de N69 plaatsvindt. Dit wordt bekrachtigd door de EV-signaleringskaart van de gemeente Valkenswaard. Daardoor wordt

geconcludeerd dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de (oude) N69 en de recentelijk opgeleverde Westparallel N69.

Op de volgende afbeelding zijn de aanwezige risicobronnen in de omgeving van het Eurocircuit-terrein weergegeven.



Figuur 4-7 Overzicht risicobronnen omgeving Eurocircuitterrein

PRB-leiding

Direct ten zuiden en ten westen van het Eurocircuitterrein is een PRB-leiding aanwezig. Het betreft een K1 leiding in beheer bij Petrochemical Pipeline Services B.V. (PPS). Door deze leiding wordt de stofcategorie K1 getransporteerd, namelijk brandbare vloeistoffen.

In de toelichting van de 'Standaard Regels PPS-Pipelines versie 1.1 (subtitel Handreiking borging PRB-leiding in het bestemmingsplan)' d.d. 9 maart 2015, zijn de eigenschappen van de buisleidingen in het beheer bij de PPS beschreven. In de volgende tabel zijn de eigenschappen behorende bij de betreffende PRB-leiding weergegeven.

Tabel 4.10 Eigenschappen PRB-leiding

Eigenschap	
Stof	Vloeibare koolwaterstoffen (klasse 1)
Diameter	8 inch (209,44 mm)
Totale lengte	196 km
Maximale werkdruk	68 bar
Mitigerende maatregelen	Geen
Ligging bovenkant buisleiding	≥ 0,6 meter onder maaiveld
Leidingtype	HTL
Staalsoort	X46, grade B

Ter voorbereiding op het inpassingsplan 'Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69 - 1e herziening' is door Arcadis een 'Kwalitatieve beschouwing EV risico's buisleiding PPS' d.d. 18 december 2015 uitgevoerd. Daaruit blijkt dat PR 10^{-6} contour maximaal 10,3 meter bedraagt. Op onderstaande afbeelding is de ligging van de PRB-leiding met bijbehorende PR 10^{-6} contour weergegeven.



Figuur 4-8 Ligging PRB-leiding met PR 10^{-6} contour, de rode lijn geeft de ligging van de PRB-leiding weer en de zwarte lijn de PR-contour (bron: risicokaart)

Uit de afbeelding blijkt dat een klein gedeelte van de motorcrossbaan binnen deze contour is gelegen. Binnen deze contour zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan. Het Eurocircuitterrein is geen beperkt kwetsbaar object. Een breuk in de leiding waardoor een incident ontstaat wordt voornamelijk veroorzaakt door graafwerkzaamheden. Bij het gebruik van de inrichting is geen sprake van graafwerkzaamheden ter plaatse van de leiding.

Uit de risicoberekening in de 'Kwalitatieve beschouwing EV risico's buisleiding PPS' voor de N69 blijkt dat er geen sprake is van een groepsrisico.

Centerparcs De Kempervennen

Direct ten westen van het Eurocircuitterrein is het vakantiepark Centerparcs De Kempervennen gelegen. Binnen dit park worden gevaarlijke stoffen opgeslagen in het zwembad in de vorm van chloorbleekloog met een tankinhoud van $4,2 \text{ m}^3$. Om de chloorbleekloogtank met een inhoud van $4,2 \text{ m}^3$ is geen PR 10^{-6} contour aanwezig. Rondom een dergelijke tank is wel een effectafstand aanwezig, deze bedraagt ongeveer 150 meter. Omdat het zwembad in het midden van het vakantiepark is gesitueerd, blijft de effectafstand binnen de inrichtingsgrenzen van het vakantiepark. Voor het Eurocircuitterrein is deze risicobron dus niet relevant.

Autobedrijf Huub Smolders v.o.f.

Bij het tankstation Autobedrijf Huub Smolders v.o.f. aan de Braambos 1a in Westerhoven wordt LPG verkocht. Voor dit tankstation is de vergunde doorzet van LPG kleiner dan 500 m^3 . Een incident bij een LPG-tankstation kan optreden ter plaatse van het vulpunt, het bovengrondse LPG-reservoir of de afleverzuil.

Rondom deze drie risicobronnen is een PR 10^{-6} contour aanwezig en mogelijk een invloedsgebied voor het groepsrisico. Een LPG-installatie is een zogenaamde categoriale inrichting. Voor de PR 10^{-6} contouren voor de verschillende risicobronnen van de LPG-installatie zijn opgenomen in tabel 1 van bijlage 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Voor de invloedsgebieden van het groepsrisico zijn in tabel 1 van bijlage 2 van het Revi de afstanden opgenomen voor een LPG-installatie.

In onderstaande tabel zijn de afstanden van de PR 10^{-6} contouren en de invloedsgebieden behorende bij de LPG-installatie van het tankstation weergegeven.

Tabel 4.11 Afstanden PR 10^{-6} contour en invloedsgebied LPG-installatie

	LPG-vulpunt	LPG-reservoir	LPG-afleverzuil
Contour	PR 10^{-6} contour	PR 10^{-6} contour	PR 10^{-6} contour
Invloedsgebied	25 meter	25 meter	25 meter

Het Eurocircuitterrein bevindt zich op ongeveer 900 meter ten zuiden van het LPG-tankstation aan de Braambos 1a. Doordat de PR 10^{-6} contouren en de invloedsgebieden niet tot het Eurocircuitterrein reiken, levert deze inrichting geen belemmeringen op voor het aspect externe veiligheid.

Dommelsche Bierbrouwerij

Op het adres Brouwerijplein 84 in Valkenswaard is de risicobron Dommelsche Bierbrouwerij aanwezig. Op de brouwerij is een ammoniakkoelinstallatie van 3.500 kg, met een maximale werkteemperatuur van de installatie van 10 graden Celsius, aanwezig.

De ammoniakkoelinstallatie bevindt zich in het bedrijfsgebouw dat evenwijdig aan de Goudenrijderhof is gesitueerd. Een ammoniakkoelinstallatie van 3.500 kg is eveneens een zogenaamde categoriale inrichting, waardoor voor de PR 10^{-6} contouren de aangegeven afstanden uit het Revi van toepassing zijn. Op basis van tabel 6 uit bijlage 1 van het Revi blijkt dat bij de aanwezige ammoniakkoelinstallatie een PR 10^{-6} contour hoort van 35 meter. Deze contour is grotendeel binnen de inrichting gelegen, maar aan de oostzijde ligt deze contour deels buiten de inrichtingsgrenzen. Op basis van tabel 3 van bijlage 2 van het Revi blijkt dat er geen invloedsgebied voor het groepsrisico aanwezig is voor een ammoniakkoelinstallatie met een maximale werkteemperatuur van de installatie van 10 graden Celsius. Doordat de PR 10^{-6} contouren en de invloedsgebieden niet tot het Eurocircuitterrein reiken, levert deze inrichting geen belemmeringen op voor het aspect externe veiligheid.

Venbergse Molen

Op het adres Molenstraat 211 in Valkenswaard is de Venbergse Molen gevestigd. Op het terrein van deze inrichting is een bovengrondse propaantank aanwezig met een tankinhoud van 3,0 m³. Een propaantank met een inhoud van 3,0 m³ beschikt niet over een PR 10^{-6} contour. Een incident met een dergelijk tank heeft een effect op de omgeving van ongeveer 325 meter. Deze afstand reikt tot de Luikerweg (N69) ter hoogte van het adres Luikerweg 134. Het Eurocircuitterrein is op ongeveer 1 kilometer gelegen van de Venbergse Molen, waardoor deze risicobron niet relevant is voor het Eurocircuitterrein.

Conclusie

Het Eurocircuitterrein is niet aan te merken als een (beperk) kwetsbaar object. Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het Eurocircuitterrein verschillende risicobronnen aanwezig zijn, te weten een PRB-leiding en een viertal inrichtingen (Centerparcs De Kempervennen, Autobedrijf Huub Smolders v.o.f., Dommelsche Bierbrouwerij en Venbergse Molen). Het invloedsgebied van de vier inrichtingen rijkt niet tot het plangebied. De PR 10^{-6} contour van de PRB-leiding ligt

gedeeltelijk over het Eurocircuitterrein. Binnen deze contour zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan. Hiervan is geen sprake. Langs de buisleiding is geen sprake is van een groepsrisico.

4.4.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van toevoeging van het fietscrossterrein aan het Eurocircuitterrein, een verandering ten opzichte van de referentiesituatie. Ook het wielterrein en motorcrossterrein worden in het voornemen iets uitgebreid ten opzichte van de referentiesituatie. Hierdoor wijzigt het plaatsgebonden risico echter niet. Omdat er geen sprake is van een groepsrisico, wijzigt dit ook niet. Vanwege de voorgenomen ontwikkeling zijn er ten opzichte van de referentiesituatie geen positieve of negatieve effecten te verwachten voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In de volgende tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

Tabel 4.12 Beoordeling externe veiligheid

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op plaatsgebonden risico	0
Effect op groepsrisico	0

4.5 Geur

Deze paragraaf van het MER is gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.

4.5.1 Kaders

Voor het aspect geur zijn er alleen wettelijke kaders voor de geurbelasting vanwege veehouderijen (Wet geurhinder en veehouderij). Op het Eurocircuitterrein worden geen geurgevoelige objecten gerealiseerd. Onderzoek naar de geurhinder vanwege veehouderijen is niet aan de orde.

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor autocircuits en motorcrossterreinen vanwege geur een richtafstand van 100 meter. In het Activiteitenbesluit zijn voorschriften opgenomen voor het afleveren van brandstoffen aan motorvoertuigen voor het wegverkeer.

4.5.2 Werkwijze

Een geurbelaste woning is een woning die binnen de richtafstand van 100 meter tot de inrichtingen van de NRV en MVV is gelegen. Het aspect geur is beoordeeld op basis van het aantal geurbelaste woningen.

4.5.3 Referentiesituatie

Voor de geurbelasting kan worden aangesloten bij de rechtstanden uit de VNG-uitgave. Binnen een richtafstand van 100 meter vanaf het Eurocircuitterrein zijn geen woningen aanwezig. Het is derhalve niet noodzakelijk het aspect geur te onderzoeken.

4.5.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Vanwege de voorgenomen ontwikkeling wijzigt de richtafstand ten opzichte van nabijgelegen woningen niet. Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet, omdat het aantal gelijk blijft aan de referentiesituatie.

Tabel 4.13 Beoordeling geur

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op het aantal geurbelaste woningen	0

4.6 Gezondheid

4.6.1 Kaders

In het huidige omgevingsbeleid wordt aandacht gevraagd voor de effecten van (ruimtelijke) ontwikkelingen op de humane gezondheid. Ook voor de provincie Noord-Brabant is er het streven naar het verhogen van de levensverwachting en van het aantal levensjaren in goede gezondheid. In MER's wordt voor het aspect gezondheid doorgaans gekeken naar de blootstelling (vooral door geluid en luchtverontreiniging) en de mogelijke effecten daarvan op de gezondheid.

4.6.2 Effecten en beoordeling

In relatie tot het Eurocircuit zijn vooral de blootstelling aan geluid en aan luchtverontreiniging mogelijk van belang voor de gezondheid.

Ten aanzien van luchtkwaliteit is in paragraaf 4.3 geconcludeerd dat ruimschoots wordt voldaan aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit en dat de bijdrage van de activiteiten op het Eurocircuit zeer gering is. Er kan daarom worden aangenomen dat het effect van het Eurocircuit op de luchtkwaliteit geen invloed op de gezondheid van mensen in het studiegebied.

Voor de gezondheidseffecten van de geluidhinder als gevolg van het Eurocircuit moet worden opgemerkt dat er geen literatuur beschikbaar is over de relatie tussen (in de eerste plaats) de geluidbelasting en de ervaren hinder (er is geen dosis-effectrelatie beschikbaar), en in de tweede plaats is er ook geen informatie beschikbaar tussen de hinder door geluid en de daaruit mogelijk voortkomende gezondheidseffecten. Meer in het algemeen is wel bekend dat stress een negatief effect kan hebben op de gezondheid. Het is niet uitgesloten dat het gebruik van het Eurocircuit in de omgeving bij een deel van de omwonenden tot stress leidt. Daardoor is ook niet geheel uit te sluiten dat het Eurocircuit gezondheidseffecten kan hebben. Vanwege dit mogelijke effect is de beoordeling voor gezondheid licht negatief (0/-).

Tabel 4.14 Beoordeling gezondheid

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op gezondheid	0/-

4.7 Duurzaamheid

Deze paragraaf van het MER is grotendeels gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.

4.7.1 Kaders

Broeikasgassen zijn gassen in de atmosfeer met het vermogen om warmtestraling te absorberen en geleidelijk in alle richtingen weer af te geven. Hierdoor dragen ze bij aan het vasthouden van warmte in de atmosfeer en daarmee aan het verhogen en in stand houden van de evenwichtstemperatuur. Dit wordt het broeikaseffect genoemd. De belangrijkste broeikasgassen in de aardatmosfeer zijn waterdamp, koolstofdioxide, methaan, lachgas (distikstofmonoxide) en ozon.

In het Klimaatakkoord van Parijs van 2015 is afgesproken de mondiale temperatuurstijging te beperken tot maximaal 2°C. Voor wat betreft landelijk beleid biedt de Klimaatwet (2019) het wettelijk kader voor het Klimaatakkoord. Hierin is vastgelegd dat in 2050 de uitstoot van broeikasgassen met 95 procent moet zijn gereduceerd ten opzichte van 1990. Daarbij wordt gestreefd naar een reductie van broeikasgasemissies van 49% in 2030 en een volledig CO₂-neutrale elektriciteitsproductie in 2050. De opgave van Parijs moet bereikt worden door:

- daling van het energieverbruik en;
- het gebruik van duurzame energiebronnen.

Voor wat betreft grondstoffen streeft de rijksoverheid naar een circulaire economie. Het gebruik van primaire, niet-hernieuwbare grondstoffen moet zo veel mogelijk worden teruggedrongen en stoffen moeten zo veel mogelijk in de kringloop worden gehouden.

4.7.2 Werkwijze

Voor de emissie van broeikasgassen is gekeken naar de emissies van de verbrandingsmotoren bij de rallycross en de motorcross.

Voor grondstoffen is van belang dat de voorgenomen ontwikkeling in principe plaatsvindt op het bestaande terrein, met het handhaven van de bestaande inrichting en de bestaande gebouwen.

4.7.3 Referentiesituatie

In de huidige situatie wordt nog weinig gedaan om het energieverbruik (van fossiel herkomst) te verlagen. Er vinden enkele activiteiten met elektrische voertuigen plaats, maar voor wat betreft motorcross en rallycross vinden meeste activiteiten plaats met verbrandingsmotoren.

4.7.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in een toename van het gebruik in vergelijking met de referentiesituatie. Het gevolg daarvan is dat, in vergelijking met de referentie, groter gebruik van fossiele brandstoffen en daarmee dus ook een toename van de emissie van CO₂. Voor het aspect grondstoffen is de beoordeling neutraal.

Tabel 4.15 Beoordeling duurzaamheid

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Energiegebruik en emissie van CO ₂ en andere broeikasgassen	0/-
Grondstoffengebruik	0

4.7.5 Overige maatregelen

In principe bieden delen van het terrein en de daken van gebouwen mogelijkheden voor het plaatsen van zonnepanelen voor het opwekken van duurzame energie. Voor windenergie is het plangebied minder geschikt. Door in het plangebied zonne-energie op te wekken kan het energiegebruik (bijvoorbeeld voor de verwarming en verlichting) worden teruggedrongen.

Ook wat betreft bezoekers zijn er mogelijkheden om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het gebruik van elektrisch voertuigen kan worden gestimuleerd door de realisatie van oplaadfaciliteiten voor bezoekers. En door het inzetten van (elektrische) bussen tijdens evenementen wordt het aantal vervoersbewegingen met uitstoot van broeikasgassen verminderd.

5 Overige milieueffecten

In dit hoofdstuk zijn de overige milieugevolgen besproken. Het gaat om de aspecten natuur, bodem, water, archeologie en landschap. Per aspect zijn achtereenvolgens de relevante wetten en besluiten, werkwijze, beschrijving van de referentiesituatie en beoordeling van de voorgenomen ontwikkeling opgenomen. Indien aan de orde, zijn per aspect maatregelen benoemd om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.

5.1 Natuur

In het kader van de MER is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het Eurocircuitterrein en de inrichting hiervan op beschermde gebieden en op beschermde flora en fauna.⁹ In het onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling. Het natuuronderzoek is als bijlage 5 bij het MER opgenomen. Naast het natuuronderzoek is door Peutz een onderzoek gedaan naar de emissie en depositie van stikstof. Het stikstofonderzoek is opgenomen in bijlage 6. In deze paragraaf is een samenvatting van de onderzoeken opgenomen.

5.1.1 Kadern

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. In de Wnb zijn bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn verwerkt.

Met betrekking tot het aspect stikstof in relatie tot de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden heeft de laatste jaren een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden zoals:

- Vernietiging van de PAS;
- In werking treden van de Spoedwet Aanpak Stikstof;
- Het Verkeersbesluit (december 2019) omtrent snelheidsbeperkende maatregelen;
- Vrijstelling van emissies in de bouwfase voor stikstofonderzoek.

Natura 2000-gebieden

Natura 2000-gebieden zijn Europees beschermde gebieden. Per gebied zijn hiervoor specifieke instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd. De begrenzing van de Natura 2000-gebieden en de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden zijn vastgelegd in de (ontwerp-) aanwijzingsbesluiten voor de betreffende gebieden. Bij plannen of projecten dient te worden onderzocht of de ontwikkeling significante gevolgen kan hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende Natura 2000-gebied. Indien dit het geval is dient een passende beoordeling opgesteld te worden. Wanneer uit de passende beoordeling alsnog de zekerheid wordt verkregen dat de activiteit geen significante gevolgen heeft en er daardoor geen sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied, kan het besluit worden genomen.

Natuurnetwerk Brabant

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (NNN), in Noord-Brabant 'Natuurnetwerk Brabant' (NNB). De

⁹ Ekoza, Natuurtoets Eurocircuit Valkenswaard, 18 januari 2019

bescherming van het NNB verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, Provinciaal ruimtelijke verordening, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving. Binnen de NNB kan uitwisseling van soorten plaatsvinden en wordt de instandhouding van de biodiversiteit ondersteund. In principe zijn er geen ontwikkelingsaanlegd.

5.1.2 Werkwijze

In de natuurtoets uit 2019 is de bestaande en potentiële aanwezigheid van beschermde soorten planten en dieren van het plangebied beoordeeld. De natuurtoets is uitgevoerd door middel van bronnenonderzoek en twee veldonderzoeken in 2019. Er is zowel (globaal) gekeken naar de daadwerkelijk aanwezige flora en fauna, als naar de mogelijke waarden die het gebied herbergt in andere tijden van het jaar die tijdens een eenmalig bezoek niet kunnen worden vastgesteld.

Tijdens het terreinbezoek is zoveel mogelijk concrete informatie verzameld met betrekking tot de aan- of afwezigheid van beschermde soorten (zicht- en geluidswaarnemingen, sporenonderzoek naar de aanwezigheid van nesten, holen, uitwerpselen, haren, etc.).

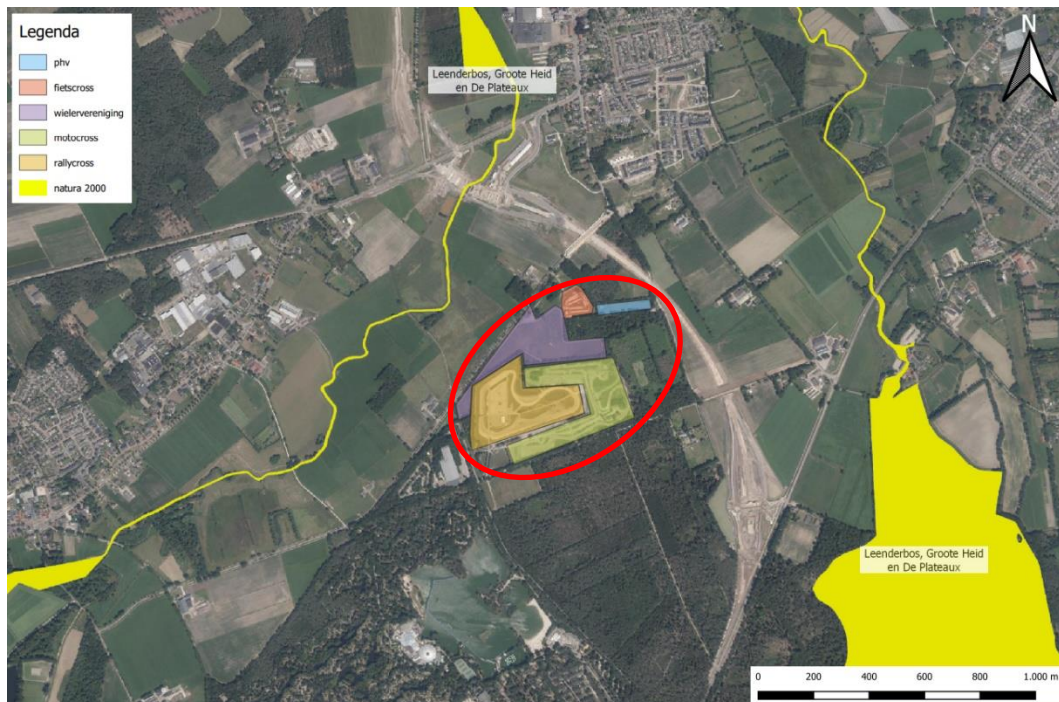
5.1.3 Referentiesituatie

Natura 2000-gebieden

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied. Op In de omgeving van het plangebied is Natura 2000 gelegen. Dit betreft het gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux (figuur 5-1). De loop van de Keersop (onderdeel van dit Natura 2000-gebied) ligt ten noorden van het plangebied, de kortste afstand is ongeveer 250 meter. De dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitatten liggen op ca. 1 kilometer afstand van het plangebied. Door de geringe afstand tot deze natuurgebieden zijn mogelijk effect op dit gebied door stikstofdepositie.

Het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux is aangewezen voor habitattypen (en soorten) met leefgebieden die gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Door de voorgenomen ontwikkeling kan er een toename aan stikstofdepositie op deze habitattypen (en leefgebieden van soorten) optreden. Negatieve effecten zijn daarom op voorhand niet uit te sluiten.

Voor de bepaling van de bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling op de depositie van stikstof is (vanwege jurisprudentie) de feitelijk situatie gehanteerd: uit jurisprudentie blijkt dat de referentiesituatie voor het aspect stikstofdepositie moet uitgaan van de feitelijke, legale situatie. Op het Eurocircuitterrein vinden activiteiten plaats, waarvan niet altijd duidelijk of deze binnen de vergunde situatie passen. Activiteiten waarvan het bevoegd gezag of de rechter heeft geoordeeld dat sprake is van activiteiten die niet binnen de huidige vergunningen passen, zijn niet meegenomen in de referentiesituatie.

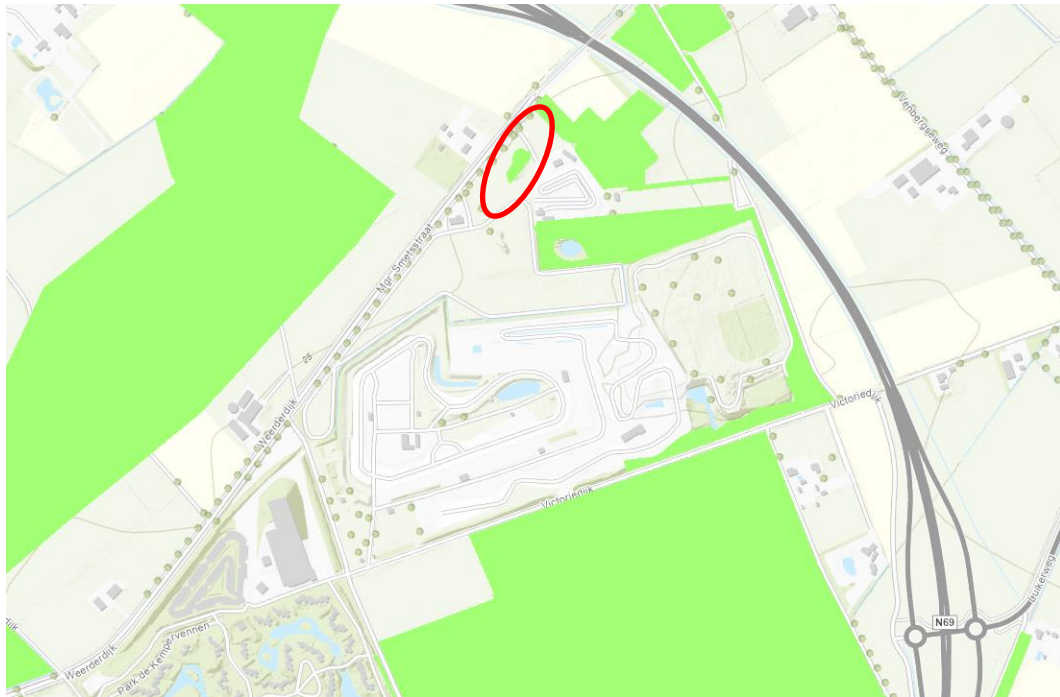


Figuur 5-1 Ligging van Natura 2000-gebieden ten opzichte van het plangebied (bron: Stikstofrapport Peutz¹⁰, 2022)

Natuurnetwerk Brabant

Het plangebied maak geen onderdeel uit van NNB-gebied. Het dichtstbijzijnde NNB-gebied grenst aan het plangebied (zie onderstaand figuur). Voor wat betreft NNB is bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. Er bevindt zich geen NNB binnen het plangebied. Er is van directe aantasting van de NNB dan ook geen sprake. Echter kunnen er wel negatieve indirecte gevolgen van plaatsvinden, bijvoorbeeld door verstoring.

¹⁰ Peutz, 2022, Stikstofdepositie ter hoogte van nabijgelegen Natura 2000-gebieden



Figuur 5-2 Ligging van Natuurnetwerk Brabant

Weidevogelgebieden

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een weidevogelgebied. Weidevogelgebied maakt tevens geen onderdeel uit van de omgeving (<10 km afstand).

Beschermde houtopstanden

In (of in de omgeving) van het plangebied zijn geen beschermde houtopstanden aanwezig.

5.1.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit een toename van het aantal rallyvoertuigen, motorcrossvoertuigen en andere voertuigen op de crossterreinen ten opzichte van de referentiesituatie.

Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van deze voertuigen verhoogd in de voorgenomen ontwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie. Voor het bepalen van de toename van de stikstofdepositie dient de stikstofemissie die maximaal mogelijk is conform de beoogde situatie, afgezet te worden tegen de stikstofemissie in de referentiesituatie. Er is met behulp van het rekenprogramma AERIUS de bijdrage van de stikstofdepositie van het Eurocircuitterrein inzichtelijk gemaakt

Voor de depositie van stikstof ter hoogte van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied geldt dat deze (na intern salderen) als verwaarloosbaar (<0,00 mol/ha/jr) kan worden beschouwd. In zowel de situatie waar de alternatieve ontsluiting wordt gerealiseerd als de huidige situatie zonder alternatieve ontsluiting is geen sprake van een toename (<0,00 mol/ha/jr) van stikstofdepositie in de beoogde situatie ten opzichte van de referentiesituatie.

Voor beide ontsluitingsvarianten geldt dat bij het intern salderen met geen toename (<0,00 mol/ha/jr) van stikstofdepositie wordt berekend. Op basis hiervan kunnen (significante) negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie worden uitgesloten. Stikstofdepositie vormt derhalve geen belemmering voor de vergunningverlening.

5.1.5 Mitigerende maatregelen

Met het treffen van mitigerende maatregelen is het mogelijk om te zorgen dat er minder vogels worden verstoord door geluid. In paragraaf 4.2.4 (mitigerende maatregelen geluid) zijn deze maatregelen beschreven. Brongerichte maatregelen en geluidoverdracht beperkende maatregelen hebben ook op de natuur een positief effect.

Bij de alternatieven waar meer geluid wordt geproduceerd dan bij de referentiesituatie, is sprake van een negatief effect van geluid op de dichtheid van vogels, de dichtheid zal afnemen in de omgeving. Door de geluid reducerende maatregelen zal deze afname minder zijn dan zonder deze maatregelen. De geluid reducerende maatregelen hebben dus een positief effect op de natuur wanneer deze worden toegepast bij de alternatieven. Bij het milieuvriendelijk alternatief wordt er gebruik gemaakt van elektrische motoren, die op zichzelf al veel minder geluid produceren en dus ook geluid reducerend werken. Dit milieuvriendelijk alternatief is ook een stikstof reducerende maatregel.

5.2 Bodem

In het kader van het eerdere MER is een vooronderzoek uitgevoerd naar de effecten van het Eurocircuitterrein op de bodem.¹¹ In het onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling. Het bodemonderzoek is als bijlage 7 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

5.2.1 Kaders

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) stelt milieuhygiënische voorwaarden aan de toepassing van bouwstoffen, grond en baggerspecie ter bescherming van de bodem en het oppervlaktewater.

5.2.2 Werkwijze

Op basis van een vooronderzoek is een inschatting gemaakt van de te verwachten bodemkwaliteit in het plangebied. Het vooronderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5725 (Bodem – Landbodem – Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek, versie oktober 2017). Het doel van het vooronderzoek is inzicht krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen op de onderzoekslocatie. Hierbij is een inschatting gemaakt van de aard, mate, oorzaak en ligging van mogelijke verontreinigingen.

Om inzicht krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen op de onderzoekslocatie is relevante informatie over de onderzoekslocatie en eventueel de beïnvloeding vanuit de directe omgeving verzameld, geanalyseerd en geïnterpreteerd. Voor het vooronderzoek is uitgegaan van de volgende aanleiding conform de NEN 5725: het opstellen hypothese over de milieuhygiënische bodemkwaliteit ten behoeve van uit te voeren bodemonderzoek (A).

Voor het thema bodem is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

- Het effect op de (water-)bodemkwaliteit: door het verwijderen of beheren van een eventueel aanwezig geval van ernstige bodemverontreiniging, kan de bodemkwaliteit in het gebied verbeteren;

¹¹ AGEL adviseurs, Vooronderzoek bodem MER Eurocircuit, 13 december 2018

- Het effect op de bodemfunctieklasse door bodemgebruik: door het toekomstige gebruik van de locatie kan de huidige bodemfunctieklasse positief of negatief worden beïnvloed.

In het voornemen zal geen grondverzet plaatsvinden. Derhalve is grondverzet niet meegenomen in het beoordelingskader.

5.2.3 Referentiesituatie

Op basis van de bodemkwaliteitskaart mag ter plaatse van het plangebied een bodemkwaliteit klasse AW2000 worden verwacht. Door verschillende activiteiten binnen het projectgebied is op enkele locaties een andere bodemkwaliteit aangetoond tijdens eerder uitgevoerd bodemonderzoek, zie onderstaande tabel.

Tabel 5.1 Te verwachten bodemkwaliteit

Locatie	Grond	Grondwater
Eurocircuitterrein	Minerale olie > AW	Vluchtige aromaten > S
Clubhuis wielclub	< AW	Cadmium, chroom, zink > S
Stortplaats Victoriedijk	Nikkel, zink > I Cadmium, chroom, kwik, molybdeen, lood, PCB, PAK en minerale olie > AW	Stroomopwaarts: cadmium, zink > I Stroomafwaarts: zware metalen, aromaten en cis 1,2-dichlooretheen > S Oppervlaktewater: fenolen, benzeen, toluen, nikkel > I; lood, koper > T; xylenen, minerale olie, cyanide (totaal), zink > S
Stortplaats Mgr. Smetsstraat	Cadmium, koper, zink, PAK en minerale olie > AW	Stroomopwaarts: cadmium, koper, zink > S Stroomafwaarts: < S

Ten aanzien van asbest is geen bodeminformatie beschikbaar. Tijdens de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken is geen aandacht besteed aan asbest. Gezien de bouwperiode van enkele aanwezige opstallen ter plaatse van de autorally en motorcross (periode 1969–1976) wordt de kans op het aantreffen van asbest groot geacht. De voormalige stortplaatsen worden, mede gezien de periode van storten, als verdacht aangemerkt op asbest.

In de huidige situatie kan ter plaatse van het motorcrossterrein verontreiniging van de bodem plaatsvinden in de pits (rennerskwartier), op locaties waar gesleuteld wordt aan motoren en door brandstoflekkages bij botsingen tussen voertuigen. In de pits en op locaties waar gesleuteld wordt aan motoren is conform de Wet milieubeheer gebruik gemaakt van aanvullende beschermende voorzieningen, zoals vloeistofdichte vloeren en het gebruik van milieumatjes. Brandstoflekkages bij botsingen betreffen over het algemeen zeer kleine hoeveelheden. Het Eurocircuitterrein zorgt ervoor dat na een incident vervuiling met behulp van absorptiekorrels zo snel mogelijk wordt verwijderd. De vervuilde grond wordt in een daarvoor bestemde container verzameld. Voor zover bekend op basis van de huidige beschikbare informatie is ter plaatse van het Eurocircuitterrein en de directe omgeving geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Een uitzondering hierop vormen de voormalige stortplaatsen Victoriedijk en Mgr. Smetsstraat gelegen naast het Eurocircuitterrein. Ter plaatse van de voormalige stortplaatsen is het in het kader van de provinciale milieuverordening verboden om, zonder goedgekeurd hergebruikplan, werkzaamheden op of in de stortplaats uit te voeren die de nazorg kunnen belemmeren. In het kader van de Wet bodembescherming is het verboden om zonder instemming van het bevoegde gezag (provincie of gemeente) verontreinigde grond of grondwater te verplaatsen (onttrekken) of te

verwijderen. Een deel van de voormalige stortplaats Victoriédijk is in gebruik als circuit voor de motorcross.

Op het deel van de voormalige stortplaats dat in gebruik is voor het motorcircuit, is door de loop van de jaren veel (rest)grond van verschillende locaties uit de gemeente op de helling gestort. De motorcross heeft gezorgd voor een goede afdekking. Hiermee is geborgd dat de beschermende laag op de vuilstort voldoende dik is.

Binnen het plangebied bevinden zich geen aardkundige waarden. Derhalve is dit thema niet meegenomen bij de beschrijving van het voornemen en de te verwachten effecten.

Maatregelen

Het Eurocircuitterrein heeft zich geconformeerd aan de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB 2012). Op basis van het NRB wordt bepaald welke combinaties van voorzieningen en maatregelen (cvm) leiden tot een verwaarloosbaar bodemrisico bij een bodembedreigende activiteit binnen een inrichting. Om te voorkomen dat de beschermende laag van de voormalige vuilstort beschadigd raakt door de activiteiten die er op plaatsvinden, wordt er tijdens het reguliere baanonderhoud van de motorcross voor gezorgd dat de toplaag voldoende dik is en blijft.

Sinds 1999 worden binnen het circuit zogenaamde milieumatjes toegepast. Vooral in de pits (rennerskwartier) is er de kans dat er vloeistoffen vrij komen is het verplicht milieumatjes toe te passen. Bij een botsing tussen voertuigen komen nagenoeg geen milieuvriendelijke stoffen vrij. Omdat een redelijke kans bestaat dat een voertuig in botsing komt en men niet na een botsing uit wil vallen door lekkende stoffen, zijn deze zo gemonteerd dat bij een botsing de vloeistoffen opgesloten blijven. Lekkage is echter niet helemaal uit te sluiten. Tevens loopt een enkele keer koelvloeistof weg als de radiator wordt lek gereden. Conform de NRB worden maatregelen getroffen om te voorkomen dat de bodem, het grondwater en het oppervlaktewater vervuild raken met deze vloeistoffen.

De maatregelen zijn deels al geborgd in de huidige milieuvergunning. In een nieuwe omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden opgenomen die zijn gebaseerd op de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012. Hiermee wordt een verwaarloosbaar risico op bodemverontreiniging bereikt.

5.2.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Lekkages van olie zijn niet helemaal uit te sluiten en tevens kunnen lekkages van koelvloeistoffen plaatsvinden. Bij toename van motorcross en rallycrossactiviteiten wordt dit risico groter. Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling daarmee negatieve, maar niet wezenlijke, effecten te verwachten ten aanzien van de (water-) bodemkwaliteit en de bodemfunctieklasse door bodemgebruik. In de huidige situatie worden mitigerende maatregelen getroffen om vervuilingen te voorkomen. Dit wijzigt in de voorgenomen ontwikkeling niet.

In de onderstaande tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

Tabel 5.2 Beoordeling bodem

Effect	Voorgenomen ontwikkeling	
	Zonder maatregelen	Met maatregelen
Effect op (water-)bodemkwaliteit	0 / -	0
Effect op bodemfunctieklaas door bodemgebruik	0 / -	0

5.3 Water

Deze paragraaf van het MER is gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.

5.3.1 Kadens

Het waterschap De Dommel is verantwoordelijk voor de waterkwantiteit en -kwaliteit in het onderhavige gebied. Het gaat dan om het waterkwantiteit en -kwaliteitsbeheer, de waterkeringzorg, waterzuivering, het grondwaterbeheer, het waterbodembeheer en vaak ook het scheepvaartbeheer. Het beleid en de daarmee samenhangende doelen van het waterschap zijn opgenomen in het Waterbeheerplan 2016–2021, wat tot stand is gekomen in samenspraak met de waterpartners. Zo zijn bijvoorbeeld relevante waterthema's gekoppeld aan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; de Keur en de legger.

In het voornemen is geen sprake van een toename van verhard oppervlak. Relevante (beleids)uitgangspunten voor het beoordelen van plannen waarbij het verhard oppervlak toeneemt zijn dan ook niet van toepassing.

5.3.2 Werkwijze

Ten behoeve van de MER is op basis van een watertoets een inschatting gemaakt van de verwachten effecten op het watersysteem als gevolg van het voornemen. Het doel van de watertoets is inzicht krijgen in het (grond)watersysteem in de referentiesituatie en welke effecten te verwachten zijn op dit systeem als gevolg van het voornemen.

Voor het thema water is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

- (grond)waterkwaliteit: effecten op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater;
- oppervlaktewater: effecten op het waterpeil;
- geohydrologie: effecten op de mate van infiltratie, het grondwaterpeil en de ondergrondse waterstromen.

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie zijn beschreven en beoordeeld. Daarbij zijn niet alleen de negatieve effecten inzichtelijk gemaakt, maar ook de positieve effecten zijn beschreven.

5.3.3 Referentiesituatie

Bodemopbouw en geohydrologie

Het maaiveld bevindt zich op ongeveer 25 m +NAP. Van de locatie is de volgende regionale bodemopbouw achterhaald.

Tabel 5.3 Bodemopbouw en geohydrologie

Diepte (m -mv)	Formatie	Samenstelling	Geohydrologische eenheid
Circa 0 tot 0,6	Formatie van Boxtel	Zand, zeer fijn tot zeer grof, lokaal kleiig, grindig of humeus; leem, lokaal zandig, lokaal humeus; klei, siltig tot zandig; veen, kleiig	Watervoerend pakket
Circa 0,6 tot 25	Formatie van Sterksel	Zand, matig fijn tot uiterst grof, lokaal grindig; grind, lokaal zandig; klei, lokaal siltig tot zandig	Watervoerend pakket

Tijdens voorgaand bodemonderzoek ter plaatse van het Eurocircuitterrein in 1999 is vastgesteld dat de bodemopbouw tot 3,0 m -mv voornamelijk uit zand bestaat. Het freatisch grondwater bevond zich destijds op 0,5 m -mv.

Conform de bodematlas van de provincie Noord-Brabant betreft de grondwatertrap: VI (GHG 40-80 cm -mv en GLG: 120 cm -mv). Het plangebied wordt gekenmerkt als een infiltratiegebied. De freatische grondwaterstroming is niet bekend. Opgemerkt wordt dat de freatische grondwaterstromingsrichting lokaal kan worden beïnvloed door de aanwezigheid van oppervlaktewater, kabels en leidingen, cunetten, funderingen en dergelijke. De regionale grondwaterstromingsrichting van het eerste watervoerende pakket is overwegend noordnoordoostelijk. De stroming van het middeldiepe grondwater ter plaatse van het Eurocircuitterrein is westelijk tot noordwestelijk gericht.

Binnen het plangebied is een gesloten vuilstortplaats gelegen aan de Victoriedijk te Valkenswaard.

Watersysteem

Voor de afwatering van het grondgebied van de gemeente zorgen drie beken, te weten de Tongelreep, de Dommel en de Beekloop. Globaal kan worden gezegd dat het gebied ten oosten van de Maastrichterweg afwatert op de Tongelreep, het gebied tussen de Luiker- en Maastrichterweg op de Dommel en het gebied ten westen van de Luikerweg op de Beekloop. Meer noordelijk wordt de functie van de Beekloop overgenomen door de Keersop. De beken hebben in overeenstemming met de topografie van het gebied een min of meer zuid-noord gerichte stroomrichting.

In het plangebied zijn geen gecategoriseerde waterlopen gesitueerd. In het plangebied zijn wel diverse solitaire waterpartijen aanwezig die zorgen voor de afwatering en grondwateraanvulling van het plangebied.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een grondwaterbeschermingsgebied, beschermd gebied wat is aangewezen als natte natuurplek, waterberging, keringen of peilbesluitgebied.

Maatregelen

Het Eurocircuitterrein heeft zich geconformeerd aan de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB 2012). Op basis van het NRB wordt bepaald welke combinaties van voorzieningen en maatregelen (cvm) leiden tot een verwaarloosbaar bodemrisico bij een bodembedreigende activiteit binnen een inrichting. Om te voorkomen dat de beschermende laag van de voormalige vuilstort beschadigd raakt door de activiteiten die er op plaatsvinden, wordt er tijdens het reguliere baanonderhoud van de motorcross voor gezorgd dat de toplaag voldoende dik is en blijft.

Sinds 1999 worden binnen het circuit zogenaamde milieumatjes toegepast. Vooral in de pits (rennerskwartier) is er de kans dat er vloeistoffen vrij komen is het verplicht milieumatjes toe te passen. Bij een botsing tussen voertuigen komen nagenoeg geen milieuvriendelijke stoffen vrij. Omdat een redelijke kans bestaat dat een voertuig in botsing komt en men niet na een botsing uit wil vallen door lekkende stoffen, zijn deze zo gemonteerd dat bij een botsing de vloeistoffen opgesloten blijven. Lekkage is echter niet helemaal uit te sluiten. Tevens loopt een enkele keer koelvloeistof weg als de radiator wordt lek gereden. Conform de NRB worden maatregelen getroffen om te voorkomen dat de bodem, het grondwater en het oppervlaktewater vervuild raken met deze vloeistoffen.

De maatregelen zijn deels al geborgd in de huidige milieuvergunning. In een nieuwe omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden opgenomen die zijn gebaseerd op de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012. Hiermee wordt een verwaarloosbaar risico op bodemverontreiniging bereikt.

5.3.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Op het terrein is nauwelijks verharding aangelegd en de aanwezige verharding wordt ook niet gewijzigd. De (grond)wateraanvulling (infiltratie) en wijze van afstroming blijft gelijk waardoor er geen effecten te verwachten zijn (grond) waterpeil en ondergrondse waterstromen.

Eventueel nieuw op te brengen zandlagen hebben een betere doorlaatbaarheid, wat een licht positief effect heeft op de begaanbaarheid van het terrein. Dit heeft echter geen positieve of negatieve effecten op de lokale grondwaterdynamiek.

Toename in (cross)bewegingen hebben geen effect op de beschermende afdeklaag van de voormalige vuilstort. Het pakket is dusdanig dik en wordt structureel her geprofileerd zodat het hemelwater niet in contact komt met de verontreinig. Eventuele effecten op het (grond)watersysteem zijn niet te verwachten.

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er ten aanzien van de voorgenomen ontwikkelingen geen positieve of negatieve effecten te verwachten op het (grond)watersysteem. In de huidige situatie worden maatregelen getroffen om vervuilingen te voorkomen. Dit wijzigt in de voorgenomen ontwikkeling niet.

In de onderstaande tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

Tabel 5.4 Beoordeling water

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op (grond)waterkwaliteit	0
Effect op oppervlaktewater	0
Effect op geohydrologie	0

5.4 Archeologie

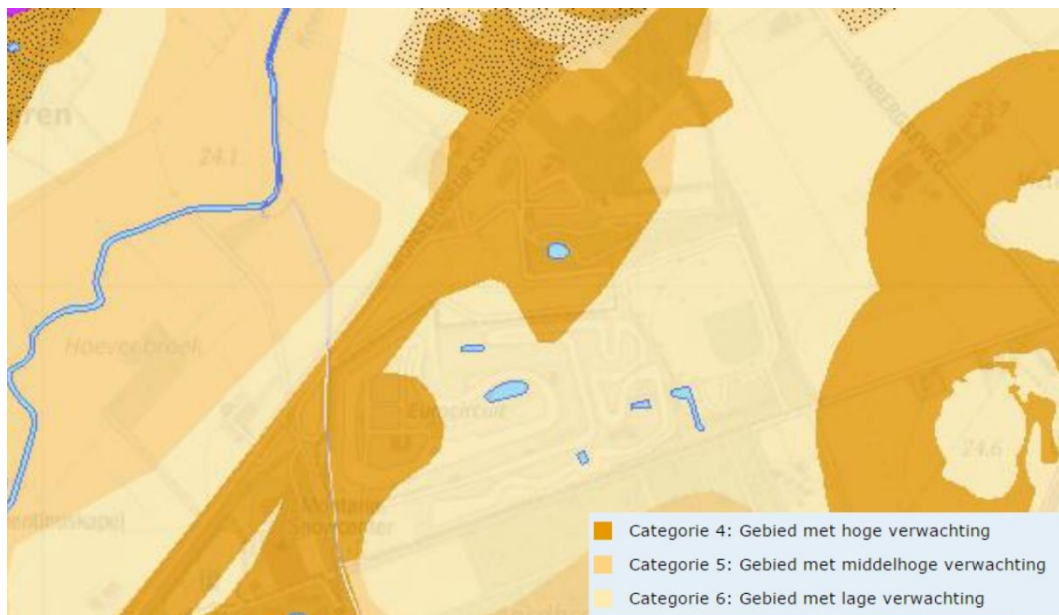
Deze paragraaf van het MER is gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.

5.4.1 Kaders

In 1992 werd het Europese Verdrag van Malta (of Valletta) door Nederland ondertekend. Het uitgangspunt van dit verdrag is dat de restanten van vroegere samenlevingen, die in de bodem verborgen liggen, als gemeenschappelijk Europees erfgoed beschermd en beheerd moeten worden. Archeologisch erfgoed dient, bij voorkeur in de bodem, te worden geconserveerd en in stand te worden gehouden.

De bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland is gebundeld in de Erfgoedwet, die sinds 1 juli 2016 in werking is getreden. Het Verdrag van Malta is hierin geïntegreerd.

Voor de gehele gemeente Valkenswaard is door de SRE een archeologische verwachtingen- en beleidskaart opgesteld. In het plangebied gelden diverse archeologische verwachtingen, te weten categorie 3, 4, 5 en 6 (Figuur 5-3).



Figuur 5-3 Uitsnede archeologische beleidskaart

5.4.2 Werkwijze

Om de archeologische waarde van het plangebied te kunnen bepalen is gekozen voor het uitvoeren van een bureauonderzoek (BO).¹² Het doel van het archeologisch bureauonderzoek is het specificeren van de archeologische verwachting. Dat wil zeggen het aan de hand van beschikbare en nieuwe informatie over de archeologie, cultuurhistorie, geomorfologie, bodemkunde en het

¹² Transect, Een Archeologisch Bureauonderzoek (BO), Valkenswaard, Eurocircuit, Gemeente Valkenswaard (NB), 1658, 4 april 2018

grondgebruik definiëren van de kans dat binnen het plangebied sprake is van archeologische resten.

Het bureauonderzoek is uitgevoerd conform protocol 4002 van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, versie 4.0 (KNA 4.0).

In dit kader is onder andere het centraal Archeologisch Informatiesysteem (ARCHIS) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) geraadpleegd, waarin Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) zijn opgenomen. Aanvullende (cultuur)historische informatie is verkregen uit divers voorhanden historisch kaartmateriaal. Om inzicht te krijgen in de opbouw en ontwikkeling van het landschap zijn onder andere de bodemkaart en beschikbaar geomorfologisch kaartmateriaal geraadpleegd. Deze informatie is aangevuld met relevante informatie uit achtergrondliteratuur.

5.4.3 Referentiesituatie

Op basis van het bureauonderzoek is een gespecificeerde verwachtingskaart voor het plangebied opgesteld (Figuur 5-4). Zie hiervoor het archeologisch onderzoek in bijlage 8. Er is een onderverdeling aangebracht in een zone met een hoge archeologische verwachting en een zone met een middelhoge archeologische verwachting. De zone met een hoge archeologische verwachting bestaat uit de hoger gelegen zandgronden (dekzand op terrasafzettingen) op de rand van het beekdal van de Keersop. In de rest van het plangebied wordt eveneens dekzand op terrasafzettingen verwacht, maar omdat deze verder van het beekdal afliggen is de verwachting hier middelhoog. Verder worden in het noorden van het plangebied stuifduinen verwacht die het dekzand hebben afgedekt.

Omdat historische bebouwing op historisch kaartmateriaal ontbreekt, heeft bovenstaande archeologische verwachting betrekking op archeologische resten en/of sporen uit de periode Laat-Paleolithicum-Late-Middeleeuwen, in zoverre de bodem intact is. Ter plaatse van de vuilstort, vijvers en lage delen in de outdoor crossbaan is het archeologische niveau vermoedelijk al verdwenen. Daar is de verwachting laag. Verder zijn op basis van historisch kaartmateriaal en het AHN een aantal zones aanwezig waar de bodem mogelijk al verstoord is, maar de omvang en diepte van de verstoring niet exact bekend is. Hier zouden eventueel dus nog wel archeologische waarden aanwezig kunnen zijn.



Figuur 5-4 Gespecificeerde verwachting archeologie

5.4.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling zijn geen bodemingrepen gepland. Een intensivering van het gebruik van het circuit, het fietscrosscircuit, wielervedbaan en de parkeergelegenheden leiden niet tot verstoring van de bodem en dus ook niet tot aantasting van eventueel aanwezige archeologische waarden in de ondergrond. Een eventuele intensivering vormt geen bedreiging voor eventueel aanwezige archeologische waarden.

In de onderstaande tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

Tabel 5.5 Beoordeling archeologie

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op gebieden met een archeologische verwachtingswaarde	0

5.5 Landschap

Deze paragraaf van het MER is gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.

5.5.1 Kadern

De provincie Noord-Brabant wil ruimtelijke waarden en kenmerken beschermen en daarmee bestaande ruimtelijke kwaliteiten behouden. Tegelijkertijd wil de provincie ook ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied, mits een ontwikkeling bijdraagt aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Nieuwe ontwikkelingen bieden een kans voor behoud en ontwikkeling van het landschap. Het ontwikkelen van landschap reikt verder dan het behouden wat er is, bij ontwikkelen van het landschap gaat het ook om het toevoegen van nieuwe ruimtelijke kwaliteiten.

Iedere ontwikkeling moet passen in de omgeving. De omgeving bestaat uit zowel aanwezige waarden als uit omliggende functies; aard, schaal en functie van de bebouwing wordt in dat kader afgewogen.

In artikel 3.1 van de Verordening Noord-Brabant is een zorgplicht opgenomen voor behoud en bevordering van de ruimtelijke kwaliteit. In artikel 3.2 is vastgelegd dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied moet bijdragen aan de kwaliteit van het landschap.

5.5.2 Werkwijze

Voor het landschap is in beeld gebracht wat de effecten zijn van de voorgenomen ontwikkeling. Aangezien dit lastig meetbaar is, is geen onderscheid gemaakt tussen een groot positief effect en een positief effect en tussen een groot negatief effect en een negatief effect. Daarnaast wordt ingegaan op de maatregelen die kunnen worden getroffen om de kwaliteit van het landschap verbeteren.

5.5.3 Referentiesituatie

De terreinen van de NRV en de MVV zijn omringd door hoge bomen. Op de terreinen zelf zijn verschillende bosschages aanwezig. De race- en crossbanen bestaan uit verschillende hoogtes. Op grond van het bestemmingsplan is 650 m² aan bebouwing toegestaan.

5.5.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Op het gehele Eurocircuitterrein is 3.155 m² aan bebouwing aanwezig. De bebouwing bestaat voornamelijk uit één laag en één laag met een kap. Deze bestaande bebouwing is in het bestemmingsplan vastgelegd als maximaal toegestane bebouwing. De bebouwing ligt verspreid over de terreinen en is vanaf de wegen rondom het Eurocircuitterrein niet tot nauwelijks zichtbaar. De effecten op het landschap zijn, gezien de grootte van het terrein, zeer beperkt.

Tabel 5.6 Beoordeling landschap

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op het landschap	0

5.5.5 Maatregelen

Het bestaande oppervlak aan bebouwing is niet eerder planologisch vastgelegd en wordt daarmee gezien als een ruimtelijke ontwikkeling. Er dient te worden voldaan aan de principes van zorgvuldig ruimtegebruik en de kwaliteitsverbetering van het landschap. De bebouwing is gerealiseerd op het bestaande bouwperceel, er is geen sprake van ander ruimtebeslag. In het kader van het bestemmingsplan is de verbetering van de kwaliteit van het landschap geborgd. Hiervoor is de te investeren bijdrage in beeld gebracht. Aangezien er binnen het plangebied weinig ruimte is voor kwaliteitsverbetering zal het merendeel financieel worden verrekend met verbeteringen elders in de gemeente. Nu de gemeente Valkenswaard eigenaar is van de gronden, is zij gehouden de kwaliteitsbijdrage voor de ruimtelijke ontwikkeling te realiseren.

6 Overzicht effecten en conclusies

In de voorgaande hoofdstukken zijn de verschillende milieuaspecten van de referentiesituatie en de voorgenomen ontwikkeling beschreven. In dit hoofdstuk is een overzicht van de effecten opgenomen van de beoordeelde milieuaspecten. Er is een beschouwing weergegeven over cumulatie en de conclusies zijn beschreven.

6.1 Overzicht effecten

De beoordelingen van de effecten zijn samengevat in tabel 6.1. Negatieve effecten zijn vooral te verwachten bij geluidhinder. Daarnaast kan het gebruik van de circuits mogelijk een licht negatief effect hebben op de kwaliteit van de bodem en het grondwater, als gevolg van het rijden met motorcrossmotoren en rallycrossauto's. Dit kan worden voorkomen door in de milieuvergunningen voor de baan voorschriften op te nemen om verontreiniging van bodem en (grond)water tegen te gaan.

Door het uitgangspunt dat geen wijzigingen worden doorgevoerd voor de inrichting van de baan en de gebouwen is voor een groot deel van de aspecten de beoordeling neutraal.

Tabel 6.1 Overzicht effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Thema	Milieuaspect	Beoordeling
Woon- en leefomgeving	Geluid	-
	Luchtkwaliteit	0
	Externe veiligheid	0
	Geurhinder	0
	Gezondheid	0/-
Mobiliteit en bereikbaarheid	Effect op verkeerssituatie	0
	Parkeren	0
Natuur en biodiversiteit	Gebiedsbescherming	0
	Soortenbescherming	0
Bodem	Bodem	0
Water	Water	0
Archeologie	Archeologie	0
Landschap en cultuurhistorie (ruimtelijke kwaliteit)	Landschap en cultuurhistorie (ruimtelijke kwaliteit)	0
Duurzaamheid	Energiegebruik en emissie van CO ₂ en andere broeikasgassen	0/-
	Grondstoffengebruik	0

6.2 Conclusies

Het is evident dat het gebruik van de baan en het geluid dat daarbij ontstaat het belangrijkste negatieve milieueffect is van het Eurocircuit. Vanuit het MER ontstaat daarmee de aanbeveling om na te gaan of de hinder door geluid kan worden teruggedrongen. Zie hiervoor hoofdstuk 7 in dit MER.

7 Naar een voorkeursalternatief

Op basis van de informatie uit de onderzoeken ten behoeve van het MER en in interactie met de omgeving en de gebruikers van de baan is in het voorjaar van 2023 door B&W van Valkenswaard (in afstemming met de gemeente Bergeijk) een voorkeursalternatief voor de inhoud van het bestemmingsplan gekozen. Dit voorkeursalternatief is opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. In dit hoofdstuk is beschreven hoe het voorkeursalternatief tot stand is gekomen, welke overwegingen een rol hebben gespeeld en wat de omgevingseffecten van het voorkeursalternatief zijn.

7.1 Ambitie: balans tussen hinder en gebruik

Uit de beschrijving van de effecten komt naar voren dat de geluidhinder van het Eurocircuit voor de omgeving het belangrijkste milieueffect is. Naast geluid is ook de emissie van stikstof en de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden een belangrijk gevolg van het gebruik van het Eurocircuit. Voor de omwonenden is dat echter een minder direct effect.

Voor het op te stellen bestemmingsplan is de ambitie van de gemeenten dat een goede balans moet worden gevonden tussen enerzijds het gebruik van het Eurocircuit (vanuit het belang dat de gemeente daaraan toekent) en anderzijds een goed- woon- en leefklimaat voor de omwonenden van het Eurocircuit (vanuit de verantwoordelijkheid van de gemeente voor de burgers). Vanuit deze ambities is onderzocht op welke manier deze balans tot stand kan worden gebracht en worden behouden en hoe dit kan worden verankerd in een ruimtelijk plan. Dit hoofdstuk doet daar verslag van.

Voor het in beeld brengen van de mogelijkheden om deze balans tussen hinder en gebruik te kunnen vinden is relevant dat de twee banen (rallycross en motorcross) in principe los van elkaar worden beoordeeld en de het gebruik ervan (na het vastleggen van de kaders in het bestemmingsplan) via aparte, eigen vergunningen mogelijk gemaakt kan worden.

Vanwege wetgeving is het gebruik van maximaal 8 uur per week (van de beide banen afzonderlijk) een factor. Bij een gebruik van meer dan 8 uur per week moet vanwege wetgeving een geluidzone worden vastgesteld. Bij de onderstaande nadere beschouwingen is er van uitgegaan dat het gebruik van 8 uur per week moet worden geïnterpreteerd als het gebruik van de banen. Dat houdt in dat de perioden tussen het openen van de poort en het starten van motoren (aanvang daadwerkelijk gebruik) en de periode na het beëindigen van de training of de wedstrijd tot het sluiten van de periode (einde van de dag) niet worden meegeteld voor de periode van 8 uur.

7.2 Werkwijze

In het tweede halfjaar van 2022 en de eerste maanden van 2023 heeft de gemeente Valkenswaard een proces georganiseerd om te komen tot een voorkeursalternatief voor de manier waarop het Eurocircuit (inrichting en gebruik) wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. Bij dit proces waren omwonenden en belanghebbenden (waaronder de gebruikers van het terrein) betrokken¹³. Het proces heeft bestaan uit enkele bijeenkomsten (met een onafhankelijke voorzitter) en afzonderlijke gesprekken met (vertegenwoordigers) van de omgeving en met de gebruikers (rallycross en motorcross). Bij deze gesprekken – die zich vooral hebben gericht op het aspect geluid – is gebruik gemaakt van de informatie uit de geluidonderzoeken. Dit onderdeel van het proces was er vooral op gericht om te komen tot een regeling in het bestemmingsplan (en daarmee ook het kader voor

¹³ Waarbij door een aantal deelnemers aan de gesprekken is gemeld dat ze ‘onder protest’ hebben deelgenomen.

de verder, na het vaststellen van het bestemmingsplan, te verlenen vergunningen). Het proces is afgestemd met de gemeente Bergeijk. In dit proces is vanuit de omgeving ingebracht waarop de regeling in het bestemmingsplan zich zou moeten richten ten aanzien van het beperken van de geluidhinder. Hierbij was vooral van belang inzicht te krijgen in welke factoren (zowel akoestische als niet-akoestische) van invloed zijn op de hinderbeleving. Daarmee ontstaat input om te kijken aan welke knoppen kan worden gedraaid om te komen tot het beperken van geluidhinder in de omgeving.

Vanuit de twee verenigingen zijn in dit proces mogelijkheden voor het gebruik van de twee onderdelen (rallycross en motorcross) onderzocht en ingebracht.

De informatie uit dit proces is tezamen met de informatie uit het MER (en meer specifiek de onderzoeken naar de geluidbelasting in de omgeving) door de colleges van B&W van de twee gemeenten gebruikt om een voorkeursalternatief te kiezen. Dit voorkeursalternatief is opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.

Parallel met het proces om te komen tot het voorkeursalternatief voor de inrichting en het gebruik (vanuit geluid) is gezocht naar een mogelijkheid om de gehele ontwikkeling 'stikstofneutraal' te maken. Dit heeft ertoe geleid dat het plangebied is uitgebreid met enkele agrarische percelen waarvan de bestemming en het gebruik worden aangepast. De hierdoor vrijkomende stikstofruimte is gebruikt voor intern salderen. Het gevolg hiervan is dat het plan niet leidt tot een toename van de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden.

7.3 Mogelijke invullingen van het voorkeursalternatief

7.3.1 Beperken van de hinder door geluid

Lawaaisporten en geluidhinder

De geluidberekeningen in paragraaf 4.2 van dit MER laten zien welke geluidbelasting (in dB) in de omgeving van het Eurocircuit kan optreden per gebruiksvorm van de onderscheiden onderdelen van het circuit. De berekende geluidbelastingen geven echter niet één op één een beeld van de hinder die door dit geluid kan worden ervaren.

Uit de literatuur is bekend dat de hinder die wordt ervaren door geluid niet uitsluitend afhankelijk is van het geluidniveau (de geluidbelasting in dB), maar ook van het karakter van het geluid, wisselingen in het geluidniveau, het moment waarop geluid hoorbaar is, de cumulatie met ander geluid, het niveau van het achtergrondgeluid e.d. Daarnaast spelen ook niet-akoestische aspecten een belangrijke rol bij de hinderbeleving van geluid. Dit is vergelijkbaar met andere vormen van geluid, zoals dat van windturbines maar ook voor (bijvoorbeeld) geurhinder, waar factoren als betrokkenheid bij het initiatief, het meeprofiteren van de ontwikkelingen, de onvoorspelbaarheid en de zichtbaarheid mede bepalend blijken te zijn voor de mate waarin hinder wordt ervaren. Er is dus – evenals voor geluid door windturbines – geen éénduidige relatie tussen de geluidbelasting (in dB) en het aandeel van de blootgestelden dat hinder of ernstige hinder ervaart.

Om een beeld te kunnen geven van de hinder die kan optreden als gevolg van het gebruik van het Eurocircuit (en dus ook in de mogelijkheden om de hinder te beperken) is inzicht nodig in de relatie tussen de hoeveelheid geluid en de mate waarin hinder wordt ondervonden. Dit kan worden uitgedrukt als een dosis-effectrelatie. Bij de meeste soorten geluid (wegverkeer, spoorweg, industrie) is het zo dat het aandeel van de blootgestelden dat zegt hinder te ondervinden toeneemt met een toename van de geluidbelasting: hoe hoger de geluidbelasting, hoe hoger het percentage

gehinderden¹⁴. De mate van hinderlijkheid is tevens de basis voor de rekenregels die moeten worden toegepast bij het berekenen van de cumulatieve geluidbelasting.

In het geval van het geluid van de lawaaisporten (autosport en motorsport) is weinig informatie beschikbaar over de relatie tussen geluidniveau (in dB) en de mate van (ernstige) hinder. Dit is mogelijk gerelateerd aan het gegeven dat bij deze soort van geluid – als het optreedt – in het gebied op kleine afstand van de baan er een relatief groot verschil is tussen het niveau van het achtergrondgeluid en het geluidniveau van de lawaaisport (ook bij de pieken die optreden, bijvoorbeeld bij de start van een wedstrijd) vanaf een circuit: het geluid van de lawaaisport is veel luider dan het achtergrondgeluid. Bij een groot verschil tussen het niveau van achtergrondgeluid en het geluidniveau van de hinder veroorzakende bron is het waarschijnlijk zo dat het geluidniveau van de hinderbron minder relevant is. Het gegeven dat het hinderlijke geluid wordt gehoord is dan meer van belang dan het geluidniveau; een beetje meer of minder geluid vertaalt zich dan niet in meer of minder hinder. De ervaren hinder is dan meer gerelateerd aan het **horen** van het gebruik van het circuit dan aan het **geluidniveau**. In termen van een dosis-effectrelatie kom dit neer op een ‘vlakke’ curve (de hinder daalt niet of nauwelijks mee met het afnemen van het geluidniveau).

Deze constatering is gebaseerd op ervaringen rond bestaande circuits en – meer algemeen – de aspecten die hinder veroorzaken. Als gevolg van het niet beschikbaar zijn van een dosis-effectrelatie voor de hinder door het geluid van lawaaisporten is een kwantitatieve aanpak voor het bepalen van de hinder (en dus ook van het effect van afschermdende maatregelen) niet goed mogelijk.

Daarnaast kan worden geconcludeerd dat het ‘vlakke verloop’ van de dosis-effectrelatie er toe leidt dat maatregelen die er (alleen) op zijn gericht de geluidbelasting in de omgeving terug te dringen (zoals een wal en/of scherm) mogelijk relatief weinig bijdragen aan het terugdringen van de hinderbeleving. Wel kan afschermen er toe bijdragen dat het gebied waar het gebruik van de baan kan worden waargenomen kleiner wordt, waardoor per saldo ook het aantal blootgestelden en potentieel gehinderden kleiner wordt.

Het positieve effect van afscherming kan – wellicht enigszins contra-intuïtief – het meest aan de orde zijn voor het baangebruik met een relatief beperkt effect op de omgeving. Bijvoorbeeld: de geluidcontouren van de training op het motorcrossterrein liggen betrekkelijk dicht bij het plangebied. Door afscherming kan deze contour nog verder inkrimpen. Voor wedstrijden, met een veel hogere geluidbelasting en een veel groter verschil met het achtergrondgeluid, is voor de hinderbeleving een scherm minder effectief: het geluid blijft hoorbaar en beleefbaar en kan als hinderlijk worden ervaren.

Er kan nog worden opgemerkt dat het terrein alleen mag worden gebruikt voor de lawaaiige activiteiten tussen 7 uur 's morgens en 7 uur 's avonds. Hinder in de avond- en nachtperiode (en slaapverstoring) is daardoor geen relevant effect.

Beperking van de geluidhinder

Uit het onderzoek van de effecten en ook op grond van de reacties vanuit de omgeving op de NRD en in de participatie in de voorgaande jaren is evident dat de geluidhinder van de baan het meest relevante omgevingseffect is. Het is daarom als onderdeel van dit MER noodzakelijk om na te gaan of en op welke manieren de hinder door geluid kan worden beperkt en hoe dit kan worden

¹⁴ Zie bijvoorbeeld Guski R., Schreckenbergh D., Schuemer R. (2017). WHO (World Health Organization) Environmental Noise Guide-lines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Annoyance. International Journal of Environmental Research and Public Health, 2017, 14, 1539.

gewaarborgd. De geluidemissie en de kans op het optreden van hinder kan worden teruggedrongen op verschillende manieren:

1. Beperken van de geluidbronnen
 - Verminderen van het bronvermogen van de verbrandingsmotoren van de crossmotoren en rallyvoertuigen (maximeren).
 - Gebruik van elektrische motoren en auto's.
 - Verminderen van het geluidniveau de omroepinstallatie(s).
2. Afscherming
 - Aanbrengen van afschermende wallen en/of schermen rond het terrein.
3. Niet-akoestische factoren
 - Verminderen van het aantal dagen waarop geluid mag worden gemaakt.
 - Verschaffen van duidelijkheid over stille dagen (geen gebruik van de baan) en dagen waarop de baan mag worden gebruikt.
 - Verdeling over de dag, week, maand en jaar van stille en niet-stille dagen.

Beperken emissie van de geluidbronnen

Een eenvoudige en in de praktijk al toegepaste maatregel is het beperken van de bronvermogens van de crossmotoren en rally-auto's. Deze maatregel wordt in de praktijk al toegepast. Motoren en auto's die te veel geluid produceren worden niet toegelaten op de baan. Relevant in dit kader is dat zowel de motorsport als de autosport functioneren als onderdeel van nationale en internationale organisaties. Deze organisaties zijn verantwoordelijke voor de regels waaraan wedstrijd-machines moeten voldoen. Afwijken van de (inter)nationale spelregels (zeker in de zin van het stellen van strengere geluidnormen) is in de praktijk niet mogelijk.

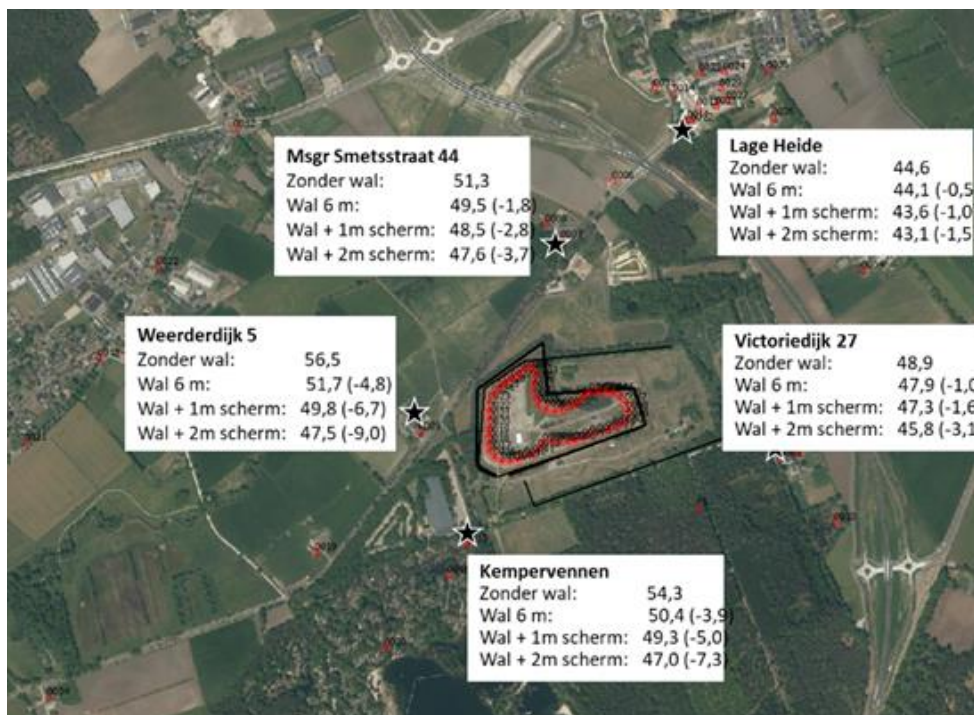
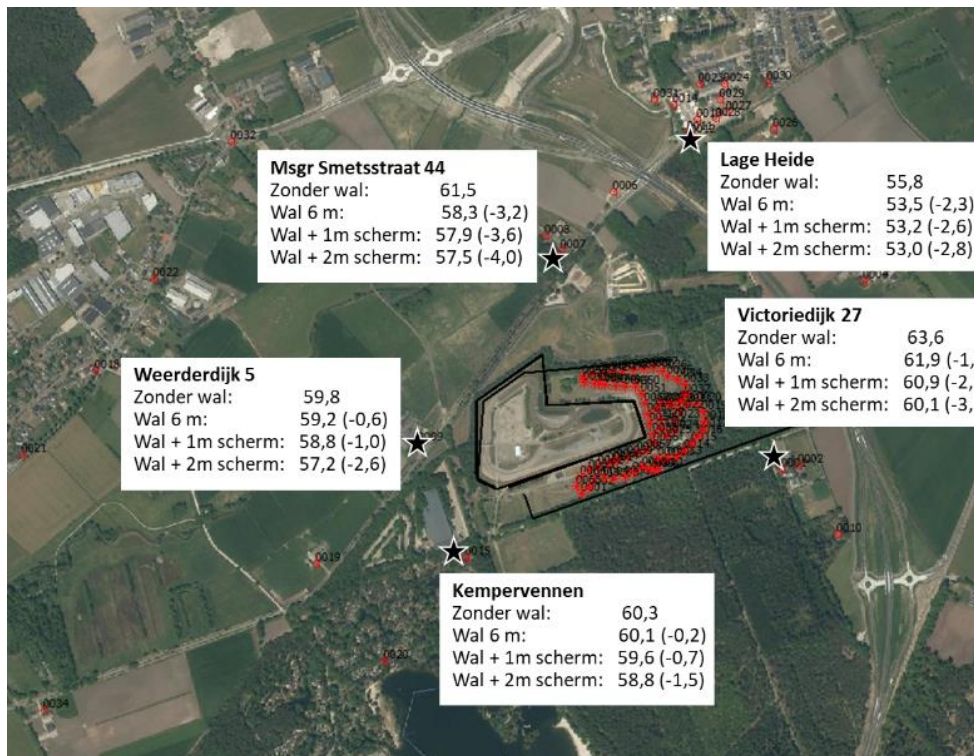
Vooralsnog is het racen met elektrische machines niet realistisch.

Afschermende voorzieningen

Als onderdeel van het zoeken naar mogelijkheden om de geluidbelasting in de omgeving terug te dringen zijn door Peutz berekeningen uitgevoerd met het akoestische model. Hiervoor zijn (theoretische) mogelijkheden voor geluidsschermen en -wallen beschreven. Er is in eerste instantie geen haalbaarheidsonderzoek gedaan naar deze afschermende voorzieningen. Als wordt gekeken naar de bestaande situatie is echter duidelijk dat de ruimtelijke en technische mogelijkheden voor een adequate afscherming beperkt zijn, of dat realiseren van een wal of scherm een forse ruimtelijk ingreep vergt. Er is voor gekozen deze inpassingsanalyse alleen uit te voeren voor maatregelen die een relevant bijdrage aan het terugdringen van de geluidhinder opleveren. In dit kader is van belang dat langs de zuidrand van het plangebied een gasleiding loopt (zie ook paragraaf 4.4 voor een kaartje met de ligging). Deze buisleiding moet bereikbaar blijven. Het realiseren van een geluidwal op deze leiding is niet realistisch.

Het effect van afschermende voorzieningen in de vorm van wallen en schermen is doorgerekend met het geluidmodel. Er is gekeken naar wallen van 6 m hoogte en wallen met daarop schermen van 1 en 2 m hoogte, voor wedstrijddagen MXGP en rallycross (figuur 7.1a en 7.1b).

In figuur 7.2 en 7.3 is het effect van de wallen en schermen weergegeven voor alle punten die in het geluidmodel zijn opgenomen. Het gaat om de dagen waarop (per onderdeel van het Eurocircuit) de geluidemissie en dus ook de geluidniveaus in de omgeving het grootst zijn (de wedstrijddagen) en de activiteit die op het grootste aantal dagen plaatsvindt (trainingen motorcross).

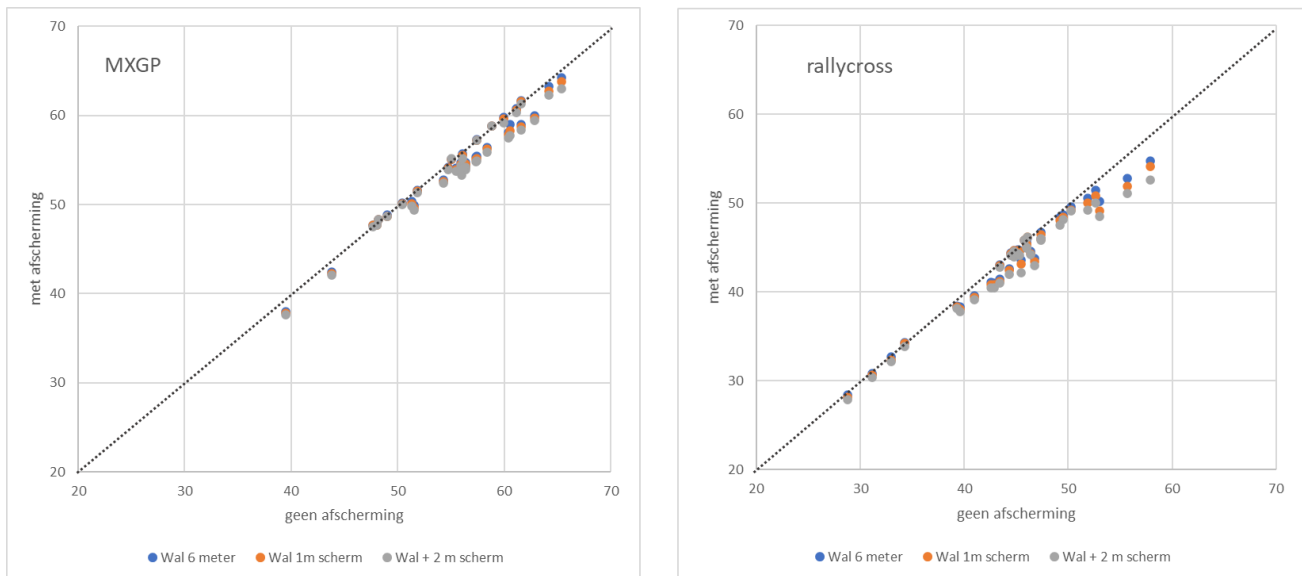


Figuur 7-1a en 7-1b Effect van wallen en schermen op de geluidbelasting in de omgeving. Boven voor de MXP, onder voor een internationale wedstrijd rallycross; waarneempunten 1,5 m hoogte. Kaartje uit het geluidmodel: de zwarte lijnen zijn de wallen, de rode punten de geluidbronnen van de motorcross en de rallycross (bron: Peutz)

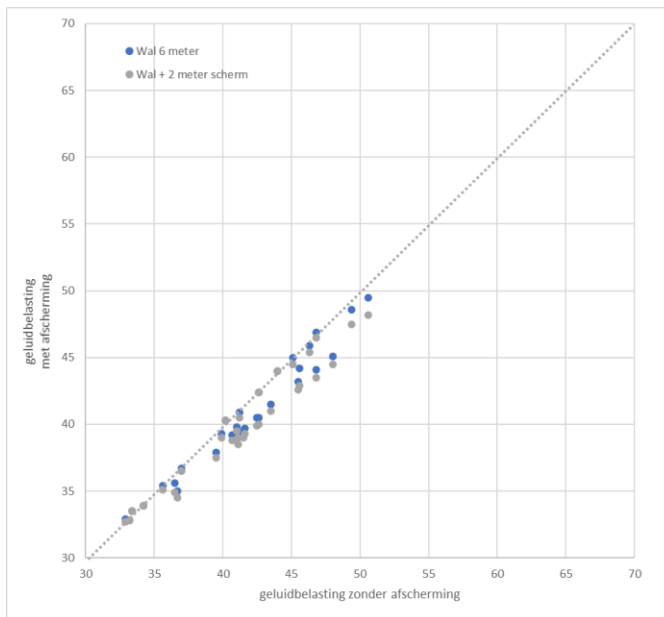
Deze figuren laten het volgende zien:

- de geluidniveaus bij de MXGP zijn hoger dan bij de rallycross;
- ook met afschermdende voorzieningen treden bij een aantal woningen op die hoger liggen dan 50 dB (rallycross) en 60 dB (MXGP);
- hoe hoger de wal (met scherm) hoe groter het effect;
- het geluidniveau van de trainingen van de motorcross (figuur 7.3) ligt lager dan bij de wedstrijden;
- met een aarden wal van 6 m nemen de geluidniveaus van de trainingen af met 0 tot maximaal 2 tot 3 dB.

De achterliggende cijfers laten zien dat de reductie bij de MXGP maximaal 3–3,5 dB bedraagt en bij de rallycross maximaal 5,3 dB. Het afschermdende effect is het grootst voor de punten met de hoogste geluidbelasting (dus dicht bij de baan en dicht bij de afschermdende voorzieningen). Zoals bekend is het effect van afschermdende voorzieningen het grootst als het scherm of de wal dicht bij de bron is gesitueerd. De mogelijkheden hiertoe zijn in het plangebied zeer beperkt.



Figuur 7-2 Effect van wallen en schermen, waarneempunten 5 m hoog. In de figuren is voor alle punten de geluidbelasting met de afschermdende voorzieningen (verticale as) afgezet tegen de situatie zonder de voorzieningen (horizontale as) Onder de schuine lijn betekent dat de geluidbelasting met de voorzieningen lager is dan zonder voorzieningen. Hoe groter de afstand tot de schuine lijn, hoe groter het effect



Figuur 7-3 Effect van wallen en schermen voor trainingen motorcross (als voor figuur 7-2)

Door de afscherming komen de geluidcontouren dichterbij het plangebied te liggen, waardoor in een kleiner gebied en dus voor een kleiner aantal woningen het geluid van de baan hoorbaar zal zijn.

Bij deze berekeningen kan een aantal kanttekeningen worden geplaatst:

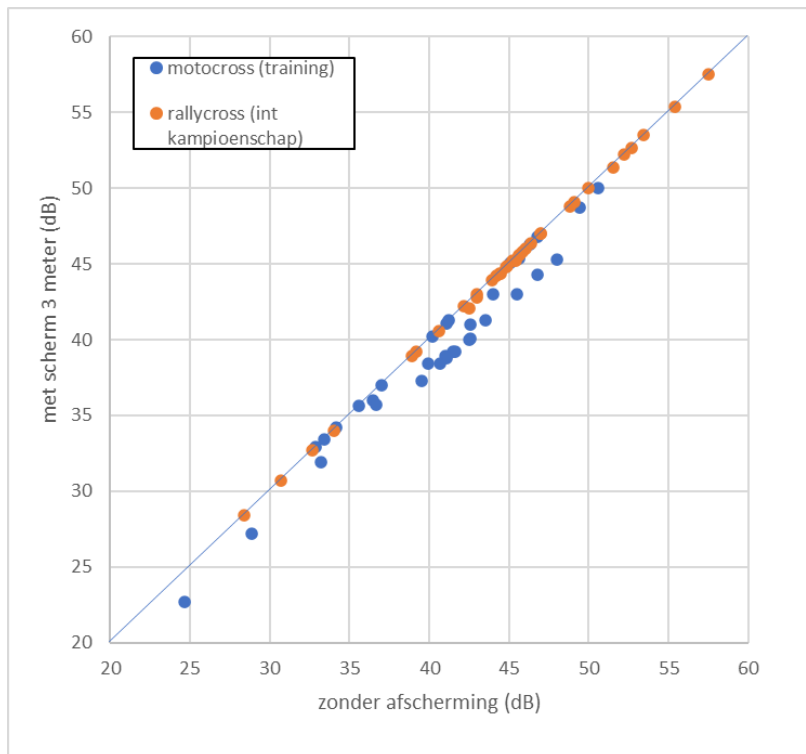
- er is geen technische en financiële toets van de haalbaarheid en de maakbaarheid van de wallen en schermen uitgevoerd;
- de wal rond de rallycrossbaan ligt deels tussen de banen van de rallycross en de motorcross; de vraag is of er voldoende ruimte is voor een wal van 6 m hoogte; anderzijds kan een (eventueel lagere) wal hier gunstig zijn in het geval de beide terreinen tegelijkertijd worden gebruikt (omdat – naar verluidt – het voor de motorcrossers belangrijk is dat ze kunnen horen wat er achter hen gebeurt; bij gelijktijdig gebruik van de banen kan dat geluid worden overstemd).

In tweede instantie is gekeken wat het effect kan zijn van een scherm langs de noordrand van het plangebied. Deze schermvariant is gebaseerd op de ruimtelijke mogelijkheden die het plangebied lijkt te bieden en de mogelijkheid om een scherm te realiseren zonder ingrijpende effecten op bestaande (natuur)waarden. De locatie van deze schermvariant is weergegeven in figuur 7-4.



Figuur 7-4 Variant met scherm langs de noord- en oostzijde

Het effect van deze schermvariant is doorgerekend voor trainingen op de motorcrossbaan en voor een internationaal kampioenschap op het rallycrosscircuit. De berekeningen (figuur 7-5) laten zien dat het effect op het geluid van de rallycross minimaal is. Dat komt door de relatief grote afstand van het grootste deel van het scherm tot de geluidbronnen op het rallycrosscircuit. Het effect voor de motorcross is groter, maximaal ongeveer 2,7 dB. Dat effect is het gevolg van de positionering van het scherm relatief dicht langs een deel van de baan. Ook de hoogteligging (een deel van het scherm (oostkant) staat op het hoogste deel van de motorcrossbaan) werkt mee. Voor de gevoelige bestemmingen ten zuiden van het circuit heeft deze schermvariant geen effect. De berekende reducties van de geluidbelasting treden in principe ook op voor de andere gebruiksvormen van de banen, zoals een wedstrijd op de motorcrossbaan en een training op de rallycrossbaan.



Figuur 7-5 Effect van een scherm van 3 m hoogte langs de noordrand van het terrein. Horizontale as: situatie zonder scherm, verticale as: situatie met scherm. Hoe groter de afstand tussen de punten en de schuin lijn, hoe groter de afname van de geluidbelasting

Mogelijkheden voor de regeling van het gebruik van de banen

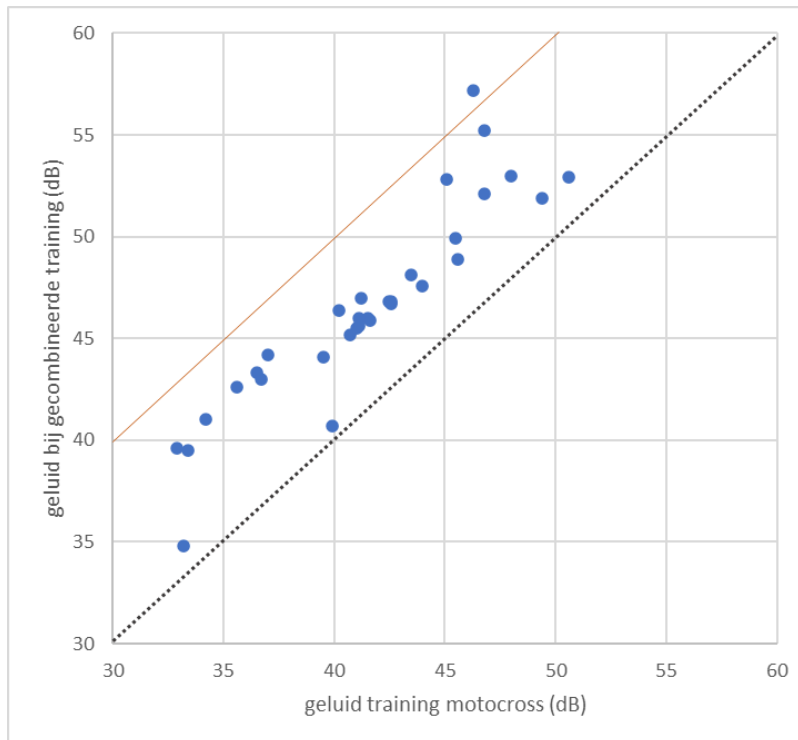
Naast het beperken van de hinder door middel van het verkleinen van de geluidbelasting door bronmaatregelen (maximeren bronvermogens) en afschermende voorzieningen kan de hinder worden beperkt door het opleggen van **beperkingen aan het gebruik** van het circuit. Daarnaast kan de **voorspelbaarheid** van het gebruik van de baan in de omgeving leiden tot een kleinere hinderbeleving. Input voor het in beeld brengen van deze mogelijkheden is opgehaald bij de omgeving in een aantal bijeenkomsten.

Geluidhinder treedt alleen op in de situatie dat de banen worden gebruikt door trainingen en wedstrijden, waarbij de geluidemissie op wedstrijddagen het grootst is en het geluid in een relatief groot gebied rond het plangebied waarneembaar is. En geluid op een voorspelbaar moment wordt als minder hinderlijk ervaren als geluid op een onverwacht moment.

Als gevolg van het raadsbesluit en vanwege regelgeving en jurisprudentie is het gebruik van zowel het motorcross- als van het rallycrosssterrein in principe gemaximeerd tot (minder dan) 8 uur per week; voor de beide banen gezamenlijk maximaal (minder dan) 16 uur per week als wordt uitgegaan van het niet vastleggen van een geluidzone¹⁵. Daarbij komen dan zowel voor de motorcross als de rallycross een aantal dagen met wedstrijden (in totaal 18 plus 6 dagen, in de weekenden). In figuur 7-6 is de frequentie van het gebruik in combinatie met de geluidniveaus verbeeld. Als het gebruik meer dan 8 uur per week is, is een geluidzone noodzakelijk.

¹⁵ Wat daadwerkelijk mogelijk is hangt mede af van de emissie en depositie van stikstof: dat kan leiden tot een duidelijk bovengrens aan het gebruik die lager ligt dan elk week 16 uur.

Een mogelijke maatregel is het combineren van de trainingdagen van de motorcross met die van de rallycross. Als dat voor alle trainingdagen wordt gedaan kan het aantal trainingdagen worden teruggedrongen van ongeveer 90 per jaar naar ongeveer 70 per jaar. Dat gaat dan wel gepaard met hogere geluidniveaus op de dagen dat op beide banen wordt getraind (figuur 4-4); deze treden dan ongeveer 20 dagen per jaar op. Het combineren van wedstrijden lijkt minder haalbaar vanwege de beperkingen door parkeren en verkeer.



Figuur 7-6 Effect van gezamenlijke (gelijktijdige) trainingen van rallycross en motorcross. Horizontale as: alleen motorcross, verticale as: gelijktijdige training op beide banen. Elk punt is een waarneempunt van het geluidrekenmodel. Ligging boven de grijze diagonaal betekent een hogere geluidbelasting voor de gelijktijdige trainingen. De oranje lijn is 10 dB meer; de ligging van de punten geeft aan dat bij gelijktijdig trainen de geluidniveaus gemiddeld ongeveer 5 dB hoger liggen dan bij alleen training van de motorcross.

In tabel 7.1 is een overzicht opgenomen van mogelijke maatregelen om de hinder van het geluid van het Eurocircuit terug te dringen. Het gaat daarbij zowel om de 'objectieve' hinder (in de vorm van het aantal dagen dat een bepaalde (maximale) geluidbelasting kan optreden) als de (subjectieve) beleving van de hinder. In deze tabel is tevens aangegeven wat de mogelijke effecten van de maatregelen zijn op de geluidniveaus in de omgeving, het aantal momenten waarop hinder kan optreden en de beleving van de hinder.

In de gesprekken over het gebruik van de baan speelt, ook gezien de wetgeving, een rol dat bij een gebruik van meer dan 8 uur per week een geluidzone verplicht is.

Tabel 7.1 Overzicht van mogelijke maatregelen voor het terugdringen van de hinder door het gebruik van het Eurocircuit (motorcross en rallycross)

Mogelijke maatregel	Effect op geluidniveau in Omgeving (dB)	Effect op aantal momenten dat hinder kan worden ervaren	Effect op beleving van de hinder
Aanbrengen wallen 6 m hoog	Afname van de geluidbelasting Gebied waar het geluid van de baan kan worden ervaren is kleiner dan zonder afscherming	De afscherming kan als gevolg hebben dat minder luidruchtige activiteiten (voor woningen op wat grotere afstand) wegvallen tegen het achtergrondgeluid	Afscherming kan door minder zicht op de banen en lagere geluidniveaus bijdragen aan afname van de hinderbeleving Relevant is dat – vooral op iets grotere afstand – het verschil tussen het geluid van de banen en het achtergrondgeluid kleiner worden. Daardoor is er een grotere kans dat het geluid als minder storend wordt ervaren. Dit geldt vooral voor het gebruik voor trainingen motorcross
Aanbrengen van schermen 2 m hoog op de aarden wallen	Verdere afname van de geluidbelasting (ten opzichte van alleen een wal) is relatief klein	Relatief kleine meerwaarden ten opzichte van alleen een wal	Geen verder effect op het wegnemen van het zicht op de baan. Mogelijk wordt vanuit de omgeving een scherm bovenop een wal als visueel storend ervaren
Scherms 3 meter hoog langs noordrand van het terrein	Afname bij gevoelige bestemming ten noorden van het plangebied bedraagt maximaal ongeveer 2,7 dB voor gebruik motorcross; nagenoeg geen effect op geluid rallycross.	Door kleiner worden van geluidbelast gebied (aan de noordkant) neemt het aantal blootgestelden af	Scherms draagt bij aan vermindering van de hinderbeleving.
Optimaliseren geluidinstallatie (omroepinstallatie)	Hinder wordt veroorzaakt door de aard van het geluid. Optimaliseren kan er toe leiden dat de omroepinstallatie in de omgeving niet of nauwelijks meer hoorbaar is	Maatregelen kan er toe bijdragen dat het aantal momenten afneemt	Positief effect gezien de ervaren hinder door de geluid-/omroepinstallatie
Gelijktijdig trainen motorcross en rallycross	Toename (bij gelijktijdig trainen) van circa 5 dB	Aantal dagen met geluidhinder wordt met maximaal circa 20 gereduceerd	Positief effect door kleiner aantal hinderdagen; dit wordt naar verwachting meer gewaardeerd dan het (negatieve) effect van de hogere geluidbelasting op de gecombineerde trainingdagen
Opstellen van en bekendmaken van een jaarkalender voor het gebruik van de banen (in combinatie met vaste dagen en weekenden zonder gebruik van de banen)	Geen	Geen	Doordat bekend is op welke dagen hinder kan worden verwacht is naar verwachting de beleving van de hinder lager (meer acceptatie)
Introduceren van vaste dagen (werkdagen en weekenddagen) waarop mag worden getraind	Geen	Geen	Doordat bekend is op welke dagen hinder kan worden verwacht is naar verwachting de beleving van de hinder lager (meer acceptatie)

Mogelijke maatregel	Effect op geluidniveau in Omgeving (dB)	Effect op aantal momenten dat hinder kan worden ervaren	Effect op beleving van de hinder
Geen trainingen op zondagen	Geen	Geen	Leidt er toe dat er - cumulatief met wegverkeerslawaaier - tenminste één relatief stille dag per week is
Het gebruik van de banen voor trainingen in de zomermaanden (juni – juli – augustus) beperken	Geen	Geen (door meer gebruik in de andere maanden)	Positief doordat in de maanden dat omwonenden relatief veel buiten zijn er minder hinder door geluid is.
Het gebruik van de banen voor trainingen in de wintermaanden (december – januari - februari) beperken	Geen	Geen (door meer gebruik in andere maanden)	Het niet gebruiken in de wintermaanden heeft een beperkt effect op de hinderbeleving omdat dan geen tot weinig gebruik wordt gemaakt van buitenruimtes en ramen veelal gesloten zijn.
Verdelen van de trainingsuren (maximaal 8 uur per week netto per baan) over twee dagen van elk 4 uur	Geen	Aantal uren blijft gelijk maar is verdeeld over een groter aantal dagen	Negatief doordat op meer dagen geluid waarneembaar zal zijn

7.3.2 Twee varianten

Na afstemming met de omgeving en met de gebruikers (verenigingen) van de motorcross en de rallycross zijn twee varianten voor het gebruik van de banen geformuleerd. Deze verschillen ten aanzien van het gebruik door de rallycross.

In beide varianten wordt uitgegaan van de volgende maatregelen om de hinder voor de omgeving te beperken (deze zijn dus niet onderscheidend):

- Elk jaar stellen de gebruikers een jaarplan op waarin wordt opgenomen wanneer de banen worden gebruikt en waarvoor;
- De periode van 8 uur per week wordt verdeeld in twee blokken van elk netto maximaal 4 uur;
- De lunchpauzes (bij twee blokken van 4 uur op een dag) van motorcross en rallycross vallen samen;
- Evenementen (wedstrijden) van motorcross en rallycross kunnen niet in hetzelfde weekend;
- In de wintermaanden december, januari en februari: geen gebruik van de twee banen;
- Gebruik in de weekenden wordt (vooraf, in het jaarplan) vastgelegd. Om voor de omgeving duidelijkheid en één stille dag per weekend (uitgezonderd de wedstrijden) te realiseren is het uitgangspunt dat in de ene week alleen op zaterdag en in de andere week alleen op zondag de banen mogen worden gebruikt (verschil tussen even en oneven weeknummers);
- De geluidinstallatie op de terreinen wordt zodanig aangepast dat de geluidemissie naar de omgeving wordt beperkt.

Omdat de zomermaanden relatief belangrijk zijn voor het gebruik van de banen is er niet voor gekozen de banen in de zomermaanden te sluiten (juni – juli – augustus).

Gezien de relatief beperkte impact van afscherpende voorzieningen, de beperkte ruimte, de kosten en de mogelijke effecten van schermen of wallen in de aanlegfase (zoals het kappen van bomen en houtwallen) is er voor beide varianten voor gekozen om geen schermen of wallen op te nemen.

Wel bestaat in beide varianten de mogelijkheid om – na goedkeuring door de gemeente – afscherpende voorzieningen te realiseren.

Voor beide varianten is het uitgangspunt dat de regeling voor het gebruik van de banen wordt vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan.

De twee gebruiksvarianten zijn weergegeven in tabel 7.2.

Tabel 7.2 Twee gebruiksvarianten voor het Eurocircuit

Gebruiks-variant	Aard van de activiteiten	Gebruik door	
		autosport/rallycross	motorcross
1	wedstrijden	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> • langer dan 8 uur/week • rijden tussen 08.00 en 20.00 uur Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> • kamperen • verenigingsleven 	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> • langer dan 8 uur/week • rijden tussen 08.00 en 20.00 uur Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> • kamperen • verenigingsleven
	trainingen	In principe elke week op vrijdag, zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> • 09.00 – 12.30 uur • 12.30 – 18.00 uur 	In principe elke week op woensdag en/of vrijdag: <ul style="list-style-type: none"> • 13.00 – 17.00 uur Zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> • 09.00 – 12.30 uur • 13.30 – 18.00 uur
2	wedstrijden	9 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> • vrijdag – zaterdag – zondag • langer dan 8 uur/week • rijden tussen 08.00 – 19.00 op zaterdag en zondag Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> • kamperen • verenigingsleven 	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> • langer dan 8 uur/week • rijden tussen 08.00 en 19.00 uur Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> • kamperen • verenigingsleven
	trainingen	11 trainingsdagen (1 per week): <ul style="list-style-type: none"> • maximaal 8 uur/dag • 09.00 – 12.30 uur • 12.30 – 18.00 uur 	In principe elke week op woensdag en/of vrijdag: <ul style="list-style-type: none"> • 13.00 – 17.00 uur Zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> • 09.00 – 12.30 uur • 13.30 – 18.00 uur

Het overzicht in tabel 7.2 laat zien dat het verschil tussen de varianten zit in het gebruik van de rallycross (autosport). Bij variant 2 is het gebruik meer geconcentreerd in de weekenden en worden minder trainingsdagen mogelijk gemaakt. Omdat bij variant 2 de baan meer dan 3 weken (weekenden) meer dan 8 uur per week wordt gebruikt is het bij deze variant wettelijk verplicht dat een geluidzone wordt vastgesteld. Bij variant 1 kan de geluidzone vervallen. In relatie tot de gebruiksvarianten is het van belang dat voor de rallycross de geluidbelasting van (vrije) trainingsdagen en (inter)nationale wedstrijden niet veel verschilt (zie figuur 4-3 in paragraaf 4.2.3) terwijl voor de motorcross er wel een relatief groot verschil is tussen de geluidbelasting bij (inter)nationale wedstrijden en trainingsdagen.

Voor de trainingen op het motorcrosscircuit geldt dat dit – op basis van informatie van de vereniging – door de week in principe plaatsvindt op woensdagmiddagen. Als de conditie van de baan te slecht is en/of de weersomstandigheden het niet mogelijk maken om te trainen kan in dezelfde

week ook op vrijdagmiddag of in het weekend worden getraind. In hoeverre dit optreedt is onvoorspelbaar, want afhankelijk van de weersomstandigheden.

7.3.3 Beoordeling van varianten

De twee varianten zijn als het ware opgebouwd uit een aantal bouwstenen. De bouwstenen zijn in dit geval de activiteiten (trainingen en wedstrijden) van de autosport/rallycross en de motorsport. In paragraaf 4.2 en in het geluidrapport is beschreven welke geluidcontouren en geluidbelastingen bij deze afzonderlijke bouwstenen behoren.

Beide varianten gaan uit van een aantal maatregelen om de hinder voor de omgeving te beperken, zoals het gebruik van de banen op één (vaste) dag per weekend (om en om zaterdag of zondag) en het gelijktrekken van de gebruikstijden in de ochtend en de middag.

Voor beide varianten geldt dat de afstemming tussen de gebruikers van de twee banen (jaarplan voor het gebruik) en de afspraken over het gebruik in de weekenden voor de omgeving meer duidelijkheid geeft over wanneer de baan wordt gebruikt en wanneer het geluid van de baan kan optreden, en (dus ook) wanneer het stil is. Op basis van de reacties uit de omgeving wordt dit als positief ervaren.

Voor het gebruik van de motorcrossbaan is er geen verschil tussen de twee varianten. Voor de rallycross/autosport leidt variant 2 per saldo tot een lager aantal uren dat de baan wordt gebruikt. Bij variant 2 bestaat wel de wettelijke verplichting een geluidzone in het ruimtelijk plan vast te leggen. Uitgangspunt bij deze variant is echter dat de regelingen voor het gebruik zoals die wordt opgenomen in de regels van het bestemmingsplan bepalend is voor het gebruik. De geluidzone biedt daardoor (ook in de toekomst) geen ruimte om het gebruik te verruimen.

Op basis van de gebruiksregels zoals opgenomen in de beschrijving van de varianten kan een indicatie worden gegeven van het aantal dagen per jaar dit in de omgeving het lawaai van het gebruik van de banen kan worden gehoord en het aantal dagen dat het stil is (geen gebruik van de banen). In figuur 7-7 is dat weergegeven voor het gehele jaar. In figuur 7-8 is dit weergegeven voor de gebruiksperiode van 9 maanden (geen gebruik in december, januari en februari).

Uitgangspunten bij deze figuren zijn:

- 52 weken per jaar met 5 wekdagen en 2 weekenddagen;
- 12 weken per jaar (wintermaanden) wordt de baan niet gebruikt;
- Weergegeven is het maximaal aantal dagen dat geluid waarneembaar is;
- Voor de wekdagen gaat het voor de motorcross alleen om de middagperiode (in principe de woensdagmiddag en/of de vrijdagmiddag);
- In het overzicht is er van uitgegaan dat de motorcross per week twee middagen per week traint (maximaal 4 uur per dag). In de praktijk kan een deel daarvan (afhankelijk van de weersomstandigheden) in het weekend plaatsvinden;
- Voor de rallycross is er bij variant 1 van uitgegaan dat 1 dag/week wordt getraind, waarvan de helft op een weekenddag valt en de helft op een wekdag (vrijdag);
- Er is geen rekening gehouden met het gelijktijdig gebruik van de twee banen (trainingen); bij gelijktijdig gebruik neemt het aantal stille dagen toe, maar wordt de geluidbelasting op de gebruiksdagen hoger.

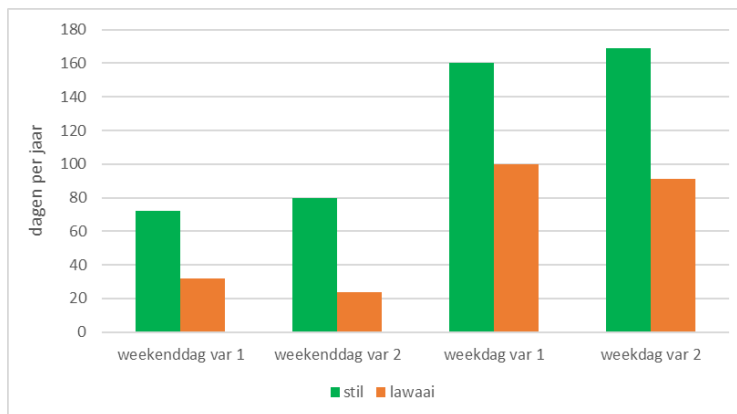
In dit overzicht is alleen weergegeven het **aantal dagen** dat geluid van het gebruik van de banen waarneembaar kan zijn. In paragraaf 4.2 is beschreven dat de geluidbelasting in de omgeving het

grootst is bij de (internationale) motorcrosswedstrijden en in mindere mate ook de internationale wedstrijden van de rallycross. Wedstrijden kunnen alleen in de weekenden.

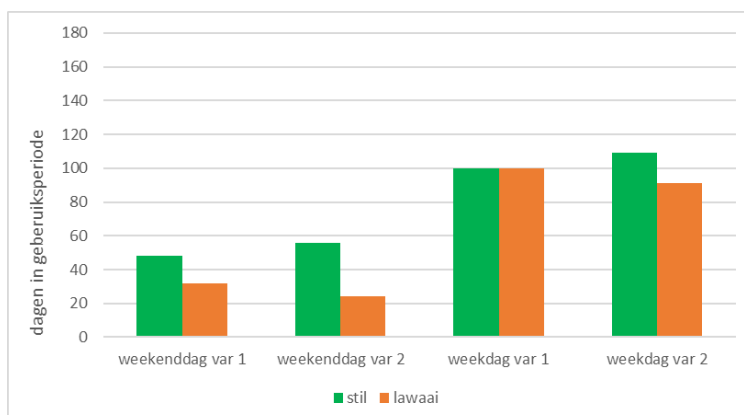
Uit het overzicht blijkt dat in de gebruikperiode er voor de werkdagen (maximaal) ongeveer evenveel dagen met geluid als zonder geluid zijn. Variant 2 is hierbij iets gunstiger dan variant 1.

Als zou worden gekeken naar het **aantal uren** dat geluid waarneembaar is, is het beeld anders: voor de avond- en nachtperiode (tussen 19.00 en 07.00 uur) is er op **werkdagen** geen geluid waarneembaar en voor de dagperiode (tussen 07.00 uur en 19.00 uur) is er op (maximaal) twee middagen per week geluid waarneembaar. Het totaal aantal uren dat geen geluid waarneembaar is daardoor veel groter dan het aantal uren met geluid. Voor de beleving van de geluidhinder door omwonenden is daarbij van groot belang dat de periode waarop geluidhinder kan optreden voorspelbaar is.

Het verschil tussen de gebruikvarianten 1 en 2 is relatief groot voor de **weekenddagen**. Variant 1 leidt tot per saldo wat minder dagen met geluid door wedstrijden in de weekenden, maar tot meer dagen met trainingen (die deels in het weekend kunnen vallen). Voor de weekenden geldt bij beide gebruikvarianten (gebruik toegestaan tussen 08.00 en 19.00 uur) dat geluidhinder kan optreden in nagenoeg de gehele dagperiode (07.00 -19.00 uur). In de avond- en nachtperiode is het stil.



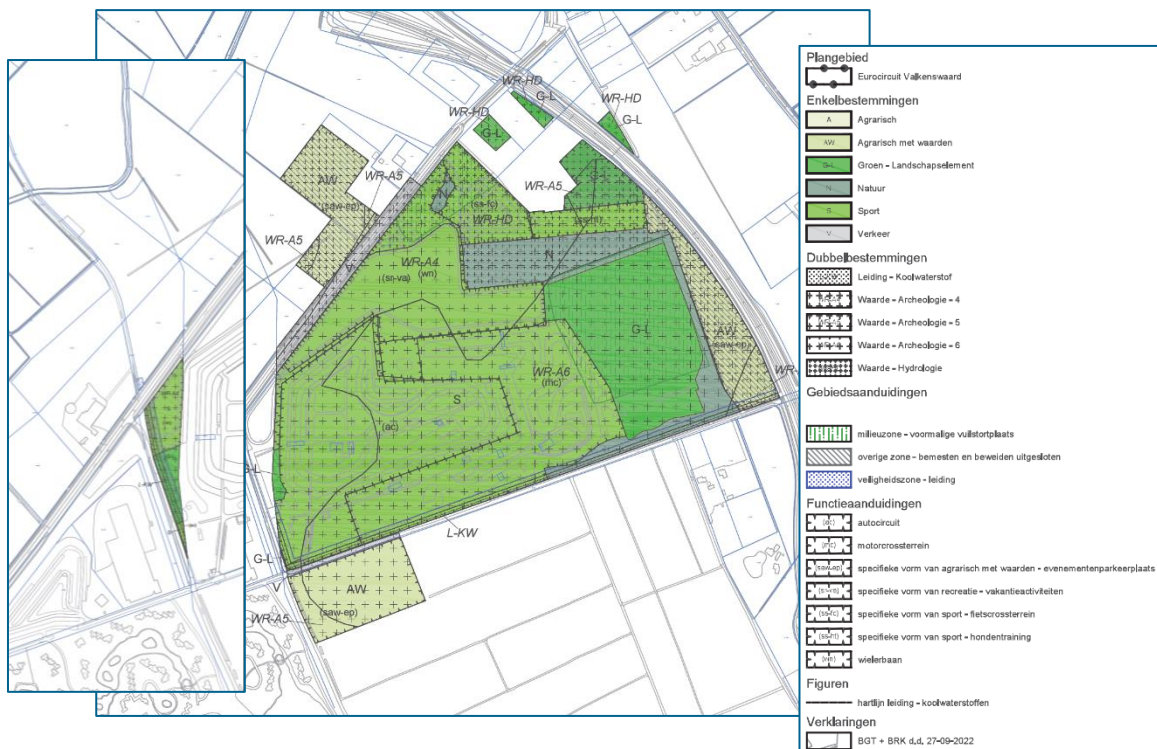
Figuur 7-7 Maximaal aantal dagen per jaar waarop het geluid van de twee banen in de omgeving hoorbaar is. Toelichting in de tekst



Figuur 7-8 Maximaal aantal dagen in de periode van openstelling (maart t/m november) waarop het geluid van de twee banen in de omgeving hoorbaar is. Toelichting in de tekst

7.4 Voorkeursalternatief

Op basis van de beschikbare informatie en na afstemming met de omgeving en de stakeholders is er door de twee gemeenten voor gekozen de **gebruiksvariant 1** op te nemen in het ontwerp-bestemmingsplan. De regelingen voor het gebruik bij deze variant (zie tabel 7.2 en de beschrijving van deze variant in paragraaf 7.3.2) is vertaald in regels in het ontwerp-bestemmingsplan. Omdat maximaal 3 weken per jaar meer dan 8 uur per week gebruik wordt gemaakt van de baan voor de rallycross en voor de motorcross vervalt de verplichting voor de geluidzone. Er is daarom geen geluidzone opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.



Figuur 7-9 Plangebied van het voorkeursalternatief, zoals opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. Links het gedeelte in Bergeijk, rechts het gedeelte in Valkenswaard

Vanwege de relatief geringe effectiviteit van afschermende voorzieningen, de inpasbaarheid van schermen of wallen en de kosten is er door de gemeente voor gekozen om in het bestemmingsplan het realiseren van afschermende voorzieningen niet als voorwaarde voor het gebruik op te nemen. Wel wordt in het bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen om geluidwerende maatregelen te treffen.

Naast de gebruiksmaatregelen die zijn gericht op een balans tussen gebruiksmogelijkheden en beperking van de geluidhinder zijn in het voorkeursalternatief maatregelen opgenomen die er toe leiden dat het plan per saldo niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Deze maatregelen bestaan uit het uitbreiden van het plangebied met enkele percelen die momenteel nog een agrarische functie hebben en worden bemest. Als onderdeel van de voorgenomen ontwikkeling wordt deze agrarische functie gewijzigd en de bemesting stopgezet. In het

voorkeursalternatief zijn daarnaast enkele percelen opgenomen die kunnen worden gebruikt voor parkeren bij (grote) evenementen.

7.5 Effecten van het voorkeursalternatief

De effecten van het voorkeursalternatief voor geluid komen overeen met die van de gebruiksva-riant 1 (paragraaf 7.3). Voor de overige effecten volstaat de beschrijving van de effecten in de hoofd-stukken 4 en 5 van dit MER.

Door het toepassen van saldering leidt het plan niet tot een toename van de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden. Doordat het voornemen ook geen andere negatieve effecten heeft op Natura 2000-gebieden is een passende beoordeling niet nodig.

8 Leemten in kennis en evaluatie

In een MER moet worden aangegeven of er informatie en kennis ontbreekt, waardoor de effecten van de voorgenomen ontwikkeling niet goed kunnen worden beoordeeld. Deze ontbrekende informatie en kennis moet ook worden meegenomen in de evaluatie. Bij de evaluatie worden de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van de voorgenomen ontwikkeling onderzocht. Als de feitelijke milieugevolgen afwijken van de voorspelde gevolgen, moeten aanvullende maatregelen worden getroffen.

8.1 Leemten in kennis en informatie

Natuur

Gebiedsbescherming

Het natuuronderzoek is gebaseerd op bestaande gegevens die voor handen zijn. Er heeft geen soortgericht onderzoek plaatsgevonden. Er is dus niet van het gehele plangebied bekend welke soorten zich waar bevinden. Er is door middel van twee veldbezoeken ingeschat welke soorten voor kunnen komen en in welke delen van het plangebied. Soortgericht onderzoek kan soorten eventueel uitsluiten of de aantallen bepalen. Zo zijn de gegevens die gebruikt zijn voor het vogelonderzoek niet volledig vlakdekkend, omdat er niet in de gehele omgeving van het plangebied onderzoek is gedaan naar vogels. Voor het Natura 2000-gebied is gebruik gemaakt van de bekende verspreidingsgegevens van de habitatsoorten. Omdat het hier om de kwalificerende soorten voor het gebied gaat, is er een redelijk tot goed beeld binnen het Natura 2000-gebied. Hiermee zijn de effecten van de diverse alternatieven op Natura 2000-gebied goed tegen elkaar af te wegen en is er voldoende zekerheid verkregen over het al dan niet noodzakelijk zijn van een vergunning in het kader van de gebiedsbescherming.

Soortenbescherming

Op het niveau van soortenbescherming zijn de bestaande gegevens gebruikt en is een inschatting gemaakt van welke soorten binnen het plangebied en in de directe omgeving zouden kunnen voorkomen. Ook voor de soortbescherming is op basis van de beschrijving een goede afweging te maken voor de diverse alternatieven. Voor de afweging in de MER is de informatie voldoende. In het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is mogelijk nader onderzoek noodzakelijk. Op detailniveau is het mogelijk dat er extra informatie nodig is. Een voorbeeld hiervan is als er licht op de baan gebruikt gaat worden dan kan dit effect hebben op bijvoorbeeld vleermuizen. In de rapportage is aangegeven in welke situaties dit aan de orde is.

Mochten er bij het nader onderzoek extra waarden aanwezig zijn dan zullen er extra maatregelen genomen moeten worden om de schade te voorkomen. Dit is een voorwaarde om een ontheffing te verkrijgen. De vergunbaarheid zal hierdoor niet veranderen. Om die reden vormt dit onderdeel geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

8.2 Monitoring en evaluatie

De kans op hinder door geluid in de omgeving kan worden aangemerkt als het belangrijkste omgevingseffect van het Eurocircuit. In hoofdstuk 7 van dit MER zijn twee gebruiksvarianten benoemd, die hebben gediend als basis voor het voorkeursalternatief in het bestemmingsplan. De voorspelbaarheid van het gebruik van de banen en de onderlinge afstemming tussen de gebruikers van de banen is een belangrijk aspect in het terugdringen van de hinderbeleving. Het ligt voor de hand dat de gemeente gaat monitoren of de gebruiksbepalingen worden nageleefd. Bij deze monitoring kan worden afgestemd op de jaarplannen die de verenigingen (motorcross en rallycross) jaarlijks in

onderlinge afstemming moeten opstellen. Ook kan gestructureerd gebruik worden gemaakt van (eventuele) klachten die bij de omgevingsdienst c.q. gemeente binnenkomen.

Na het vaststellen van het bestemmingsplan zijn (ook nog) omgevingsvergunningen noodzakelijk. De monitoring voor het ruimtelijk plan kan worden afgestemd op de handhaving en monitoring van de vergunningen. Hierbij kunnen ook andere aspecten (naast geluid bijvoorbeeld ook verkeer en parkeren bij grote evenementen) worden meegenomen.

Overzicht van de bijlagen

Bijlage 1:	Gebruik van de circuits
Bijlage 2:	Resultaten geluidberekening
Bijlage 3:	Akoestisch onderzoek
Bijlage 4:	Luchtkwaliteit
Bijlage 5:	Natuurtoets
Bijlage 6:	Stikstofdepositie
Bijlage 7:	Bodemkwaliteit
Bijlage 8:	Archeologie

Bijlage 1: Gebruik van de circuits

Bijlage 1 Gebruik van de circuits

In de aanloop naar het nieuwe bestemmingsplan is in 2021 door de gemeente Valkenswaard een inventarisatie gemaakt van de activiteiten zoals deze medio 2022 zijn voorzien, ook als basis voor de prognose voor het toekomstige gebruik van het terrein. De informatie is in deze bijlage opgenomen. Dit overzicht is door Peutz gebruikt als input voor de berekeningen van de effecten voor geluid, lucht en stikstof. Dit overzicht is opgesteld in overleg met de verenigingen en gebruikers van de verschillende inrichtingen op het Eurocircuitterrein en is gebaseerd op de kalenders van de diverse verenigingen van de laatste jaren, gespreken met de verenigingen en de vergunningen die zijn afgegeven. Het overzicht is (ten opzichte van het overzicht in de concept-NRD) geactualiseerd en opgenomen in bijlage 1 van de definitieve NRD.

Per activiteit is onder andere aangegeven hoe vaak de activiteit plaatsvindt, wat de activiteit omvat (in hoofdlijnen) en de hoeveelheid verkeer op de openbare weg die wordt verwacht (voornamelijk van bezoekers en deelnemers). Naast de onderstaande informatie over het gebruik is in beeld gebracht welke andere activiteiten plaatsvinden in het kader van exploitatie en onderhoud van het terrein. Deze activiteiten worden meegenomen in de milieuberekeningen die ten behoeve van het MER zullen worden uitgevoerd.

Gebruik door de verenigingen

Tabel 1 Motorcrossactiviteiten

Activiteit	aantal activiteiten	dagen per activiteit	aantal deelnemers per keer	manches per deelnemer	tijdsduur per manche in uren	crossuren per dag	aantal crossuren per jaar	aantal bezoekers per dag	aantal bezoekers per jaar
Grand Prix voor motocross	1	2	200	3	0,5	300	600	7000	14000
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	1	200	3	0,5	300	600	700	1400
Eendaagse wedstrijden (Enduro)	1	1	150	2	2	600	600	300	300
Eendaagse wedstrijden (DMX)	1	1	150	3	0,33	150	150	300	300
Jeugdwedstrijd	1	1	150	3	0,25	112,5	112,5	300	300
Trainingsdagen	35	2	50	3	0,25	37,5	2625	0	0

Tabel 2 Rallycrossactiviteiten

Activiteit	aantal activiteiten	dagen per activiteit	aantal deelnemers per keer	manches per deelnemer	ronden per manche	aantal ronden per dag	aantal ronden per dag	aantal ronden per jaar	aantal bezoekers per dag	aantal bezoekers per jaar
Nationale en internationale kampioenschappen	3	2	130	3,5	4	1820	1820	10920	1000	6000
(Inter)Nationale-wedstrijden (ééndaagse events)	6	1	65	7	4	1820	1820	10920	400	2400
Clubkampioenschappen	6	1	50	7	4	1400	1400	8400	100	600
Vrije trainingsdagen	8	1	50	15	4	3000	3000	24000	25	200
Besloten trainingsdagen	5	1	15	10	2	300	300	1500	0	0
Team test- en trainingsdagen	5	1	2	1	50	100	100	500	0	0

Tabel 3 Overige activiteiten

Evenement	Sport	Aantal keer per jaar	Aantal deelnemers per keer	Aantal toeschouwers per keer	voertuigen bezoekers en deelnemers
Interclub Veldrijden	Wielersport	2	75	125	80
Interclub Wielrennen	Wielersport	6	75	125	80
Jeugdwedstrijd	Wielersport	4	200	300	300
Tijdrit	Wielersport	1	150	250	150
Clubkampioenschap	Wielersport	2	100	250	150
Wielers Stimulerings Dagen (WSD)	Wielersport	1	125	250	150
Veldrijdag	Wielersport	2	200	400	225
Regiowedstrijd	Fietscross	1	200	200	200
Clubwedstrijd	Fietscross	6	50	50	50
Top wedstrijd	Fietscross	0,2	560	1000	500
Interclubwedstrijd	Fietscross	1	200	150	150

Training	Sport	Aantal keer per jaar	Aantal deelnemers per keer	Aantal toeschouwers per keer	voertuigen bezoekers en deelnemers
trainingen 3x per week	Wielersport	143	40	40	30
trainingsavond bmx(45wk/jr)	Fietscross	120	20	20	20
training hondensport	Hondensport	159	10	0	7
keuringsdag hondensport	Hondensport	0,5	10	50	25-30

Beheer en onderhoud

t2 Activiteiten beheer en exploitatie motocross

Activiteit	Aantal keer per jaar	Periode van activiteiten	Omschrijving materieel	Bedrijfsduur per keer in uren	Draaiuren per jaar
toelevering kantine	28	1-4 t/m 31-10	Volkswagen Caddy (diesel)	0,25	7
transport hulp bij activiteiten	8	1-4 t/m 31-10	Volkswagen Caddy (diesel)	2	16
verwarmingketels in gebouwen vereniging	–	jaarrond	ReMeHa WHB Calenta 40c	20% /jr ivm vorst	1825
onderhoud aan baan (periodiek)	35	1-4 t/m 31-10	shovel (102 kW diesel)	2	70
onderhoud aan baan (bij wedstrijden)	6	1-4 t/m 31-10	shovel (102 kW diesel)	4	24
op- en afbouw met shovels Grand Prix	1	1-4 t/m 31-10	shovel (102 kW diesel)	28	28
onderhoud aan groen	10	1-3 t/m 30-11	traktor Case 845 (78 kW diesel)	4	40
vervoerbeweging onderhoud gebouwen	4	jaarrond	Volkswagen Caddy (diesel)		

t2 *Activiteiten beheer en exploitatie rallycross*

Activiteit	Aantal keer	Periode van	Omschrijving materieel	Bedrijfsduur per	Draaiuren
	per jaar	activiteiten		keer in uren	per jaar
toelevering kantine	52	jaarrond	bestelwagen VW caddy	0,5 km per keer	
transport hulp bij activiteiten	49	1-4 t/m 31-10	Iveco Daily Diesel met oplegger in 2021		
verwarmingketels in gebouwen vereniging (kantine)	-	jaarrond	CV ketel diesel gestookt in 2021 (46.300 Lcal/h)	20% /jr ivm vorst	1825
verwarmingketels in gebouwen vereniging (bestuurskamer)	-	jaarrond	CV ketel diesel gestookt in 2021 (27,3 kW)	20% /jr ivm vorst	1825
onderhoud aan baan	12	1-4 t/m 31-10	Ford tractor 40pk met grader (voor het vlak maken van de baan)	4	
besproeien van baan tegen stofoverlast	12	1-4 t/m 31-10	Deutz Fahr DX 6.06 tractor (110pk diesel)	8-10km per keer	48
veegwerkzaamheden	12	1-4 t/m 31-10	Deutz Fahr DX 6.06 tractor met veeginstallatie (110pk diesel)	5km per keer	
onderhoud aan groen (gras maaien terrein)	41	1-3 t/m 30-11	korfmaaier Kubota 4-cilinder diesel	6u per keer	246
onderhoud aan groen (gras maaien rondom gebouw)	24	1-3 t/m 30-11	bosmaaier (8 mnd/3x per mnd/2 bosmaaiers) (benzine)	4u per keer per maaier	192
vervoersbeweging onderhoud gebouwen	4	jaarrond	bestelbus voor cv-/schilder onderhoud	0,5 km per keer	

t3 *Activiteiten beheer en exploitatie overige verenigingen*

Evenement	Sport	Aantal keer per jaar	Omschrijving materieel	Bedrijfsduur per
				keer in uren
toelevering frisdrank, broodjes etc voor kantine	Wielersport	26	Personenauto	-
transport hulp bij evenementen tbv dranghekken etc.	Wielersport	2	auto met aanhanger	-
verwarming en warmwater bereiding van clubgebouw	Wielersport	-	HR ketel 20% per jaar ivm vorstvrij houden = 1825u/jr	-
controle verlichting op terrein met hoogwerker	Wielersport	1	hoogwerker	-
grasmaaien rondom gebouwen	Wielersport	16	Stihl benzine maaier	2
grasmaaien grote vlakken / middenterrein	Wielersport	6	Tractor met maaidek van de gemeente Valkenswaard	2
bermen maaien	Wielersport	8	bosmaaier op benzine,	2
bladblazer	Wielersport	30	bladblazer op benzine,	2
toelevering frisdrank, broodjes etc voor kantine	Fietscross	12	bestelbus	-
onderhoud aan de fietscrossbaan	Fietscross	1	graafkraan merk JCB 13/15t met kantelbak, puinriek en knipper	8
grasmaaien terrein	Fietscross	9	Tractor merk: Hinomoto C144 (13,4 KW)	4
grasmaaien rondom gebouw	Fietscross	16	Stihl benzine maaier (euro95)	2
verwarming en warmwater bereiding in kantine	Fietscross	-	NEFIT ProLine HRC/24 cw3 ivm vorstvrij houden 1825u/jr	-
bermen maaien	Fietscross	8	bosmaaier fabricaat Stihl (Aspen 2-takt bezine),	4
toelevering frisdrank, broodjes etc voor kantine	Hondensport	26	personenauto	-
verwarming en warmwater bereiding van clubgebouw	Hondensport	-	HR ketel 20% per jaar ivm vorstvrij houden = 1825u/jr	-
groenonderhoud aan terrein	Hondensport	2	elektrische snoeischaar, afvoer groen met personenauto	8
grasmaaien hondensport terrein	Hondensport	4	Tractor met maaidek van de gemeente Valkenswaard,	2

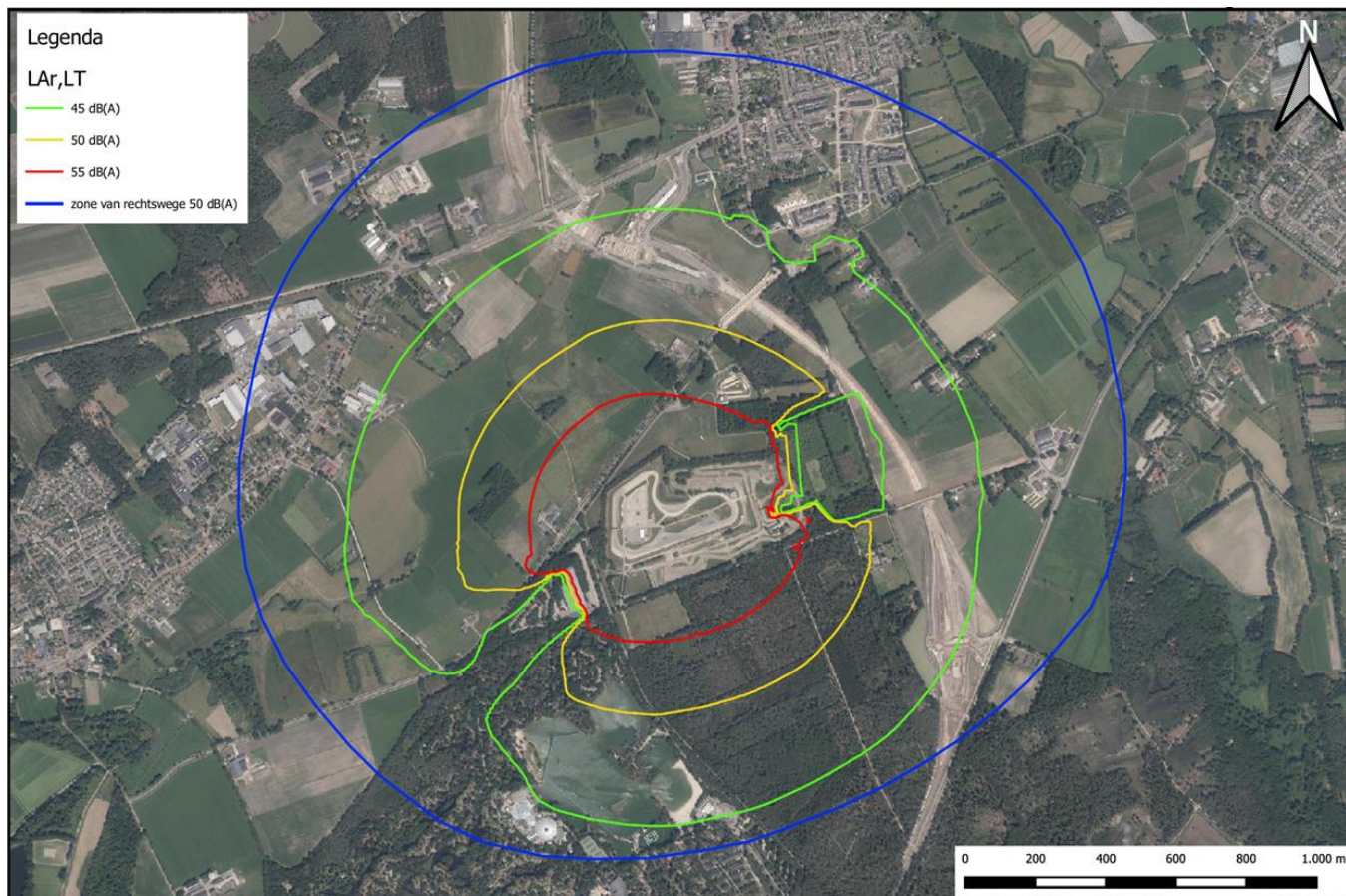
Bijlage 2 Resultaten geluidberekeningen

Bijlage 2 Resultaten geluidberekeningen

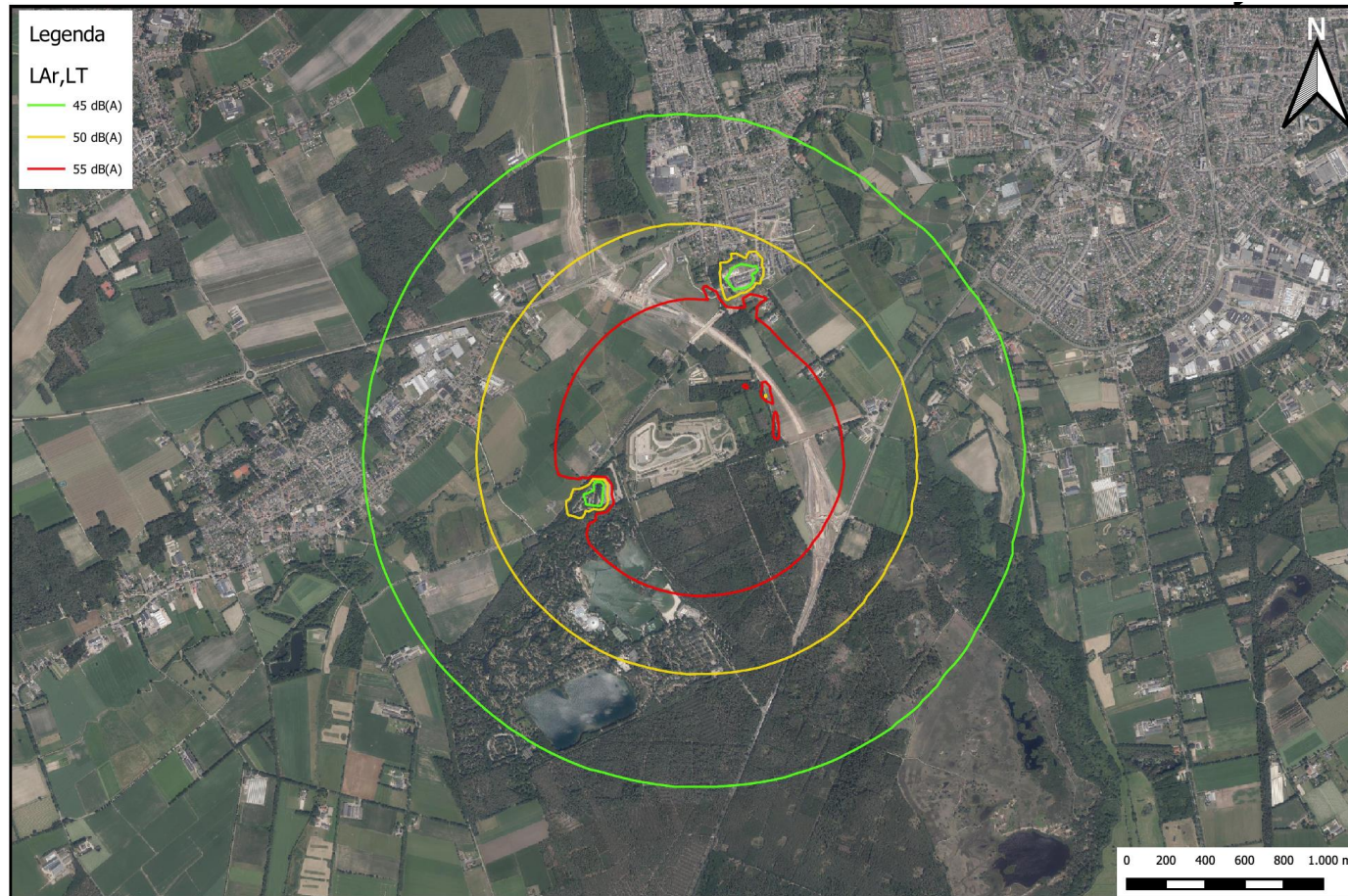
Tabel B2.1: Overzicht berekende geluidbelastingen (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau) (gebaseerd op rapportage Peutz)

nr	Naam	Omschrijving	Hoogte	Club					Team					
				Inter(nationale) Kampioenschappen	Kampioenschap pen	Vrije Trainingsdag en	Besloten Trainingsdag en	Testdagen	MX GP	KNMV-wedstrijd	MX-wedstrugdwedstri	Training		
				max	58	54	57	47	42	65	63	57	51	51
				mediaan	45	41	44	34	29	56	54	48	42	41
				min	29	25	28	18	13	40	38	32	25	25
					rallycross					motorcross				
					Inter(nationale) Kampioenschap	Vrije Trainingsdag	Besloten Trainingsdag	Testdag	MX GP	KNMV-wedstrijd	MX-wedstrugdwedstri	Training		
2	0001_B	Woning Victoriedijk 27	5	50,3	46,2	49,2	39,4	34,4	65,4	63,4	57,3	51,2	50,6	
4	0002_B	Woning Victoriedijk 25	5	49,5	45,4	48,4	38,5	33,5	64,2	62,2	56,2	49,9	49,4	
6	0003_B	Woning Victoriedijk 15	5	46,1	42	45	35,1	30,2	58,8	56,8	50,8	44,5	44	
8	0004_B	Woning Venbergseweg	5	45,8	41,6	44,8	34,8	29,8	57,4	55,4	49,4	43,1	42,6	
10	0005_B	Woning Venbergseweg 24	5	44,8	40,7	43,9	33,9	28,9	55,9	53,8	47,8	41,6	41	
12	0006_B	Woning Monseigneur Smetsstraat 40	5	49,2	45	48,3	38,2	33,2	60,4	58,3	52,3	46,1	45,5	
14	0007_B	Woning Monseigneur Smetsstraat 44	5	52,6	48,5	51,7	41,6	36,6	62,8	60,8	54,8	48,5	48	
16	0008_B	Woning Monseigneur Smetsstraat 46	5	51,9	47,7	50,9	40,9	35,9	61,6	59,6	53,6	47,3	46,8	
18	0009_B	Woning Weerderdijk 5	5	57,9	53,8	56,8	46,9	41,9	61,1	59,1	53,1	46,9	46,3	
20	0010_B	Woning Victoriedijk 21	5	47,4	43,2	46,2	36,4	31,4	60,5	58,4	52,4	46,2	45,6	
22	0011_B	Geprojecteerde woonwijk	5	46	41,9	45,2	35,1	30,1	57,3	55,3	49,3	43,2	42,5	
25	0012_B	Lage Heide 2	5	46	41,9	45,2	35,1	30,1	57,4	55,4	49,3	43,2	42,6	
28	0013_B	Lage Heide 3	5	34,3	30,7	33,6	23,8	18,4	54,7	52,9	46,7	40,6	39,9	
31	0014_B	Lage Heide 4	5	45,3	41,2	44,4	34,4	29,4	56,4	54,4	48,3	42,2	41,5	
34	0015_B	Kempervennen 1 - huisje 330	5	55,7	51,4	54,4	44,6	39,7	61,6	59,5	53,6	47,3	46,8	
36	0016_A	Kempervennen 2 - huisje 376	5	53	48,7	51,7	41,9	37	59,9	57,8	51,9	45,5	45,1	
38	0017_B	Bergeijk	5	44,3	40,1	43,2	33,3	28,3	51,8	49,8	43,8	37,5	37	
41	0018_B	Bergeijk - provincialeweg	5	42,6	38,4	41,5	31,6	26,7	50,4	48,4	42,4	36,2	35,6	
44	0019_B	Woning Weerderdijk 3	5	46,4	42,2	45,2	35,4	30,3	55	53	47	40,8	40,2	
46	0020_B	Kempervennen 3	5	46,8	42,5	45,5	35,7	30,8	56,1	54	48,1	41,7	41,2	
48	0021_B	Bergeijk - provincialeweg	5	41	36,8	39,9	29,9	25	49	46,9	41	34,7	34,2	
51	0022_B	Bergeijk - provincialeweg	5	43,4	39,2	42,3	32,3	27,4	51,3	49,2	43,3	37	36,5	
54	0023_B	Geprojecteerde woonwijk	5	33	29	32,1	22,1	17,1	43,8	41,8	35,8	29,6	28,9	
57	0024_B	Geprojecteerde woonwijk	5	28,8	24,7	27,8	17,8	12,9	39,5	37,5	31,5	25,3	24,7	
60	0025_B	waterskicentrum	5	45,5	41,4	44,4	34,5	29,5	56	53,9	48	41,6	41,1	
62	0026_B	Lage Heide	5	44,5	40,5	43,7	33,6	28,6	55,5	53,5	47,5	41,3	40,7	
64	0027_B	Lage Heide	5	44,8	40,8	44	33,9	28,9	56	54	47,9	41,8	41,1	
66	0028_B	Lage Heide	5	45,2	41,1	44,3	34,3	29,2	56,4	54,4	48,4	42,2	41,6	
68	0029_B	Lage Heide	5	31,1	27	30,2	20,2	15,2	48	46,2	40	33,9	33,2	
70	0030_B	Lage Heide	5	43,4	39,3	42,5	32,5	27,5	54,3	52,3	46,3	40,1	39,5	
72	0031_B	Lage Heide	5	47,4	43,4	46,6	36,5	31,5	58,4	56,4	50,4	44,2	43,5	
74	0032_B	Bergeijk rotonde N397	5	42,9	38,7	41,9	31,8	26,9	51,5	49,4	43,4	37,2	36,7	
76	0033_B	Bergeijk	5	39,6	35,4	38,5	28,5	23,6	47,7	45,7	39,7	33,4	32,9	
78	0034_B	Weerderdijk	5	39,3	35,1	38,1	28,2	23,3	48,2	46,2	40,2	33,9	33,4	

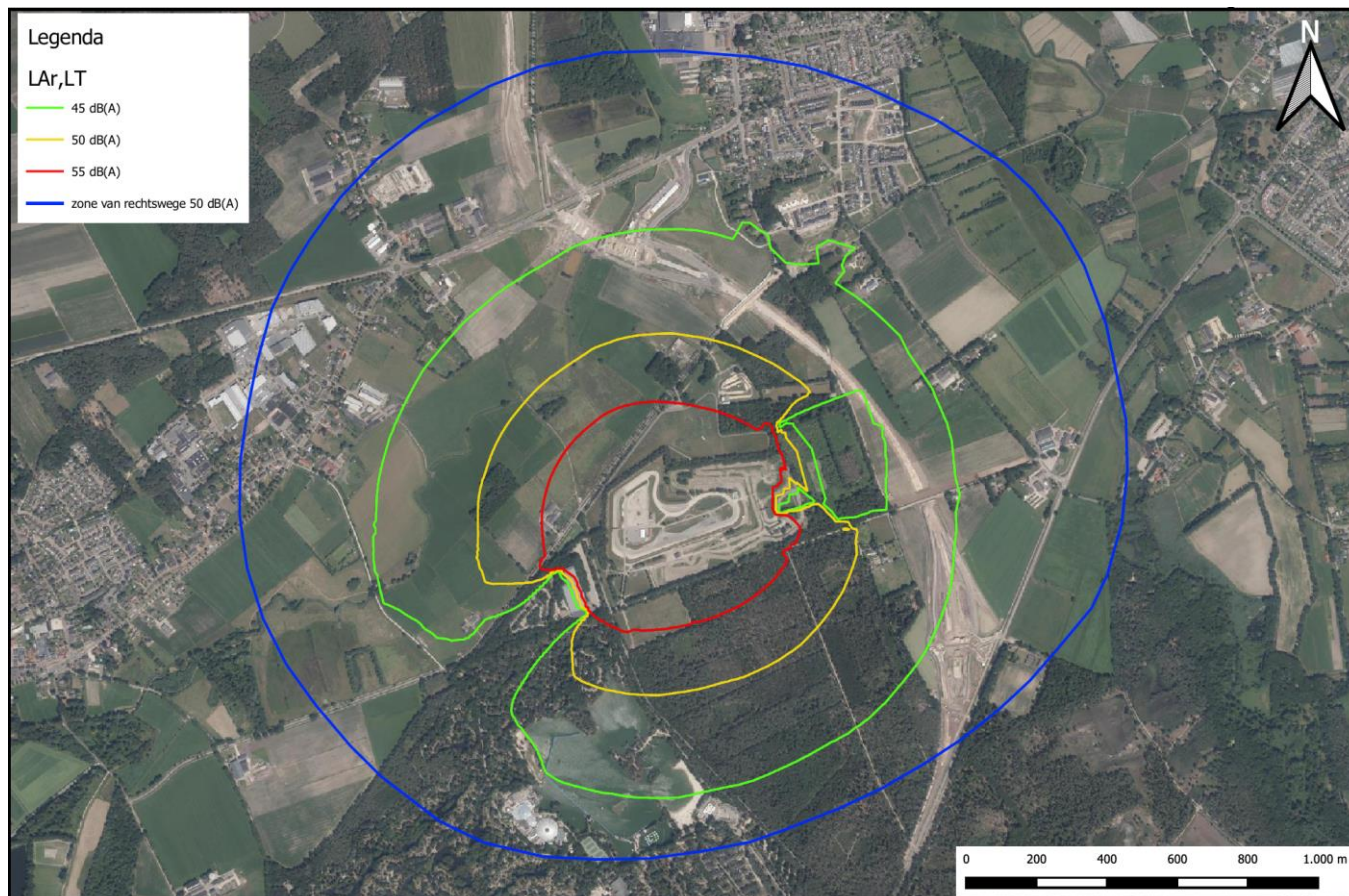
In navolgende figuren zijn de geluidcontouren weergegeven (overgenomen uit het geluidonderzoek van Peutz). Let op: de kaartuitsneden zijn verschillend waardoor de geluidcontouren van de motorcross kleiner lijken dan die voor de rallycross. Zie ook de figuur in paragraaf 4.2.3.



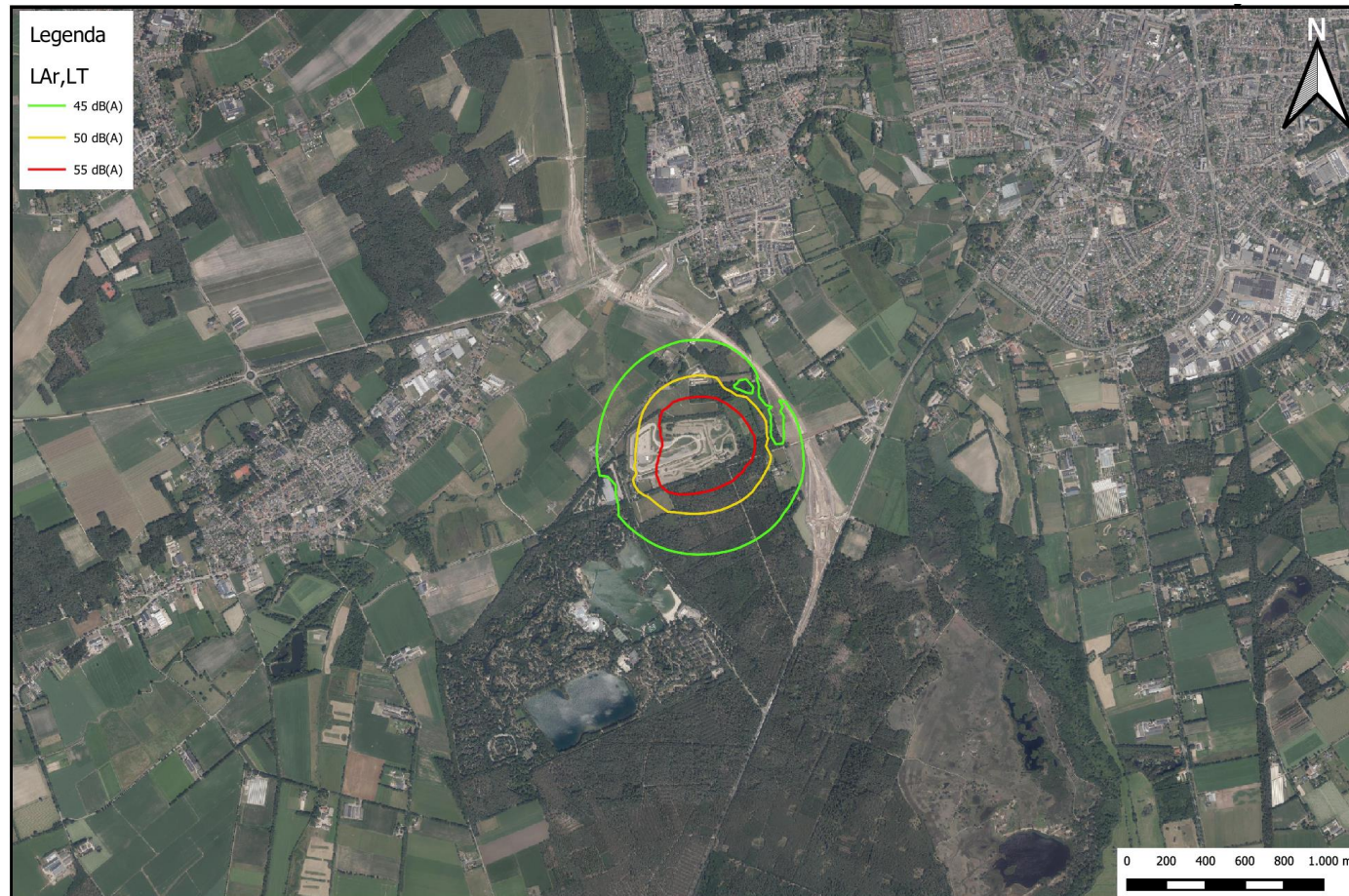
Figuur B2.1: Geluidcontouren (inter)nationale wedstrijd rallycross (bron: Peutz). De blauwe lijn is de geluidcontour van rechtswege



Figuur B2.2: Geluidcontouren KNMV-wedstrijd motorcross (bron: Peutz)



Figuur B2.3: Geluidcontouren vrije trainingsdag rallycross (bron: Peutz). De blauwe lijn is de geluidcontour van rechtswege



Figuur B2.4: Geluidcontouren trainingsdag rallycross (bron: Peutz)

Bijlage 3 Akoestisch onderzoek

Bijlage 3 Akoestisch onderzoek

{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}

Bijlage 4 Luchtkwaliteit

Bijlage 4 Luchtkwaliteit

{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}

Bijlage 5 Natuurtoets

Bijlage 5 Natuurtoets

{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}

Bijlage 6 Stikstofdepositie

Bijlage 6 Stikstofdepositie

{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}

Bijlage 7 Bodemkwaliteit

Bijlage 7 Bodemkwaliteit

{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}

Bijlage 8 Archeologie

Bijlage 8 Archeologie

{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. lex.runia@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Bijlage 5 Opzet kwaliteitsverbetering(31 maart 2023)





Verklaring

-  Poel
-  Poel/ laagte
-  Botanische weiderand
-  Wilde bijenrand
-  Struweelhaag
-  Wintervoedselrand
-  Natuurvriendelijke oever
-  Solitaire boom/ bosje



Bijlage 6 Geluidsonderzoek (28 september 2022)



Bestemmingsplan Eurocircuit

Geluid in de omgeving ten gevolge van activiteiten in het plangebied

Concept



Bestemmingsplan Eurocircuit

Geluid in de omgeving ten gevolge van activiteiten in het plangebied

Concept

opdrachtgever Gemeente Valkenswaard
rapportnummer EA 1040-16-RA-001
datum 28 september 2022
referentie FS/MO/DvdH/EA 1040-16-RA-001
verantwoordelijke ir. F.A.G.M. Schermer
opsteller MSc M.A. Oomen
 +31 85 8228764
 m.oomen@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – nürnberg – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Onderzoekskader	7
2.1	Algemeen	7
2.2	Ruimtelijke ordening	7
2.3	Wet geluidhinder – Rallycross- en motocrosscircuit	9
2.4	Toetsingskader Wabo milieu	10
2.4.1	Inleiding	10
2.4.2	Handreiking	10
2.4.3	Wet milieubeheervergunningen	11
2.5	Activiteitenbesluit milieubeheer – overige verenigingen	11
2.6	Wegverkeerslawaaï	11
3	Uitgangspunten	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Beschouwde situaties	13
3.2.1	Algemeen	13
3.2.2	Referentiesituatie	13
3.2.3	Voorgenomen situatie	15
3.3	Geluid	15
3.3.1	Bronvermogens rallycrosscircuit	15
3.3.2	Motocrosscircuit	19
3.3.3	Wielervereniging	21
3.3.4	Fietscrossvereniging	22
3.3.5	Politiehondenvereniging	22
3.4	Cumulatie	22
3.4.1	Algemeen	22
3.4.2	Cumulatie verenigingen onderling	23
3.4.3	Cumulatie industriegeluid en wegverkeersgeluid	23
4	Beste Beschikbare Technieken	25
4.1	Algemeen	25
4.2	Inrichtingsmaatregelen	25
4.3	Gebruiksmaatregelen	26
5	Berekeningen	27

5.1	Algemeen	27
5.2	Akoestische modelvorming	27
5.3	Rekenresultaten	28
5.3.1	Inleiding	28
5.3.2	Rallycrosscircuit	29
5.3.3	Motocrosscircuit	30
5.3.4	Overige verenigingen	31
5.3.5	Maximale geluidniveaus	31
5.3.6	Wegverkeersgeluid	32
5.4	MER-varianten	33
5.5	Geluidcontouren	34
5.6	Cumulatie	35
5.6.1	Rally- en motocrosscircuit onderling	35
5.6.2	Cumulatie industriegeluid en wegverkeersgeluid	35
6	Beoordeling	39
6.1	Rallycrosscircuit	39
6.2	Motocrosscircuit	39
6.3	Overige verenigingen	40
6.4	MER-varianten	40
6.5	Cumulatie	41
6.5.1	Verenigingen onderling	41
6.5.2	Cumulatie met wegverkeerslawaaai	41
6.6	Geluidzoning	42
6.6.1	Inleiding	42
6.6.2	Geluidzone rond rallycrosscircuit	42
6.6.3	Geluidzone rond rallycrosscircuit én motocrosscircuit	43
6.6.4	Geen geluidzone	44
6.6.5	Voorstel gewijzigde geluidzone	45

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Valkenswaard is onderzoek verricht naar geluid in de omgeving ten gevolge van de verschillende (sport)verenigingen op het Eurocircuitterrein in het kader van de milieueffectrapportage voor het nieuw vast te stellen bestemmingsplan voor het Eurocircuitterrein. Op het huidige terrein zijn de volgende inrichtingen gevestigd:

- een rallycrosscircuit (geëxploiteerd door de NRV);
- een motocrosscircuit (geëxploiteerd door MVV);
- een wielercrosscircuit (van wielervereniging TWC - de Kempen);
- een fietscrosscircuit (van fietscrossclub Valkenswaard Lion d'Or);
- een politiehondenvereniging (PHV 'de Verdediger').

In 2021 zijn vijf gebruiksscenario's onderzocht op onder andere de effecten in de (woon)omgeving. De gemeenteraad van Valkenswaard heeft op 15 juli 2021 de keuze gemaakt voor 'scenario 2', waarin het bestaande feitelijke gebruik wordt vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan. Door Antea is een Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) opgesteld d.d. 6 juli 2022, waarin de referentiesituatie en het voorgenomen gebruik zijn omschreven. Conform de NRD kan scenario 2 worden omschreven als:

"Het vastleggen van de huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik van het Eurocircuitterrein in een nieuw bestemmingsplan".

In voorliggend akoestisch onderzoek worden de volgende situaties onderscheiden:

- de referentiesituatie, waarbij wordt uitgegaan van het huidige legale gebruik. Voor de twee circuits voor gemotoriseerde sporten is hierbij uitgegaan van de verleende milieuvergunningen;
- de voorgenomen situatie voor het bestemmingsplan, waarbij ook activiteiten worden meegenomen die nu (conform het vigerende bestemmingsplan) niet zijn toegestaan.

De voorgenomen situatie onderscheidt zich met name van de referentiesituatie door een aantal test- en trainingdagen op het rallycrosscircuit en door de organisatie van een endurowedstrijd vanaf het motocrosscircuit.

In hoofdstuk 2 wordt het onderzoekskader beschreven, waarbij zowel het (milieu)wettelijk als het ruimtelijke ordeningskader wordt beschouwd. In hoofdstuk 3 zullen vervolgens de uitgangspunten voor de verschillende verenigingen worden besproken. In hoofdstuk 4 zal worden gekeken naar mitigerende maatregelen, zoals het toepassen van overdrachtsbeperkende en/of gebruiksmaatregelen om het geluid in de omgeving te beperken.



In hoofdstuk 5 zijn de rekenresultaten voor de verschillende situaties en verenigingen opgenomen en in hoofdstuk 6 worden deze resultaten beoordeeld. Tenslotte worden in hoofdstuk 7 de conclusies van het onderzoek samengevat.

2 Onderzoekskader

2.1 Algemeen

Om het bestemmingsplan vast te kunnen stellen dient een milieueffectrapport te worden opgesteld, waarin de gevolgen voor het milieu door de realisatie van het bestemmingplan in kaart worden gebracht. Voor het aspect geluid betekent dit dat wordt onderzocht welke gevolgen de voorgenomen situatie heeft voor de geluidbelasting ter hoogte van geluidgevoelige bestemmingen in de directe omgeving. Naast de gevolgen van de voorgenomen situatie dient in het kader van het MER ook te worden gekeken naar mitigerende maatregelen om het geluid in de omgeving te beperken. In voorliggend onderzoek zal hiertoe een scenario met overdrachtsbeperkende maatregelen worden beschouwd en zal tevens (kwalitatief) worden gekeken naar een gebruiksmaatregel in de vorm van elektrisch rijden op de beide circuits.

In het volgende wordt eerst het kader (de wet- en regelgeving) voor de berekeningen beschreven. Hierbij worden het zogenaamde "langtijdgemiddelde beoordelingsniveau" en het "maximale geluidniveau" gehanteerd. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau is het gemiddelde geluidniveau over de dag- of avondperiode, die respectievelijk lopen van 07.00 tot 19.00 uur en van 19.00 tot 23.00 uur. Hierbij wordt gecorrigeerd voor (gemiddelde) weersomstandigheden en de tijdsduur dat het geluidniveau optreedt gedurende de betreffende periode. Bij het maximale geluidniveau gaat het om kortstondige verhogingen van het geluidniveau en echte geluidpieken.

De toetsing vindt plaats ter hoogte van de dichtstbijzijnde vergunningposities en woningen in de omgeving. Tevens worden enkele aanvullende rekenposities gehanteerd die representatief zijn voor verder weg gelegen woonbebouwing, zoals de woonwijk Lage Heide en Westerhoven (gemeente Bergeijk) en zijn rekenposities beschouwd ter hoogte van vakantiewoningen (Center Parcs Kempervennen, De Weitens). Deze laatste posities gelden formeel niet als geluidgevoelige bestemmingen, maar worden meegenomen in het kader van ruimtelijke ordening.

2.2 Ruimtelijke ordening

De vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van het Eurocircuit zijn sterk verouderd en daarom heeft de gemeente Valkenswaard besloten een nieuw bestemmingsplan op te stellen. In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) wordt gesteld dat een bestemmingsplan wordt opgesteld om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen. Hierbij wordt geen eenduidige omschrijving gegeven van wat een goede ruimtelijke ordening is, om dit begrip een brede betekenis te geven. Geluid is voor een goede ruimtelijke ordening wel een belangrijk aspect.

Eén van de belangen die in de afweging voor een goede ruimtelijke ordening moet worden meegenomen is het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In het geval van het Eurocircuit wordt hiertoe voor het aspect geluid gekeken naar de geluidbelasting in de (woon)omgeving ten gevolge van de afzonderlijke verenigingen in relatie tot standaard en vergunde grenswaarden (zie paragrafen 2.3 en 2.5), maar ook naar eventuele cumulatie van het geluid ten gevolge van meerdere verenigingen en cumulatie met wegverkeerslawaai.

Om te beoordelen of er sprake is van een aanvaardbare woon- en leefomgeving kan gebruik gemaakt worden van de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (versie 2009). Deze uitgave kan gebruikt worden bij:

1. *"het opstellen van bestemmingsplannen";*
2. *de "toetsing van de toelaatbaarheid van concrete activiteiten: de beoordeling of een concrete activiteit op een specifieke locatie volgens het bestemmingsplan kan worden toegelaten, eventueel in het kader van een ontheffing, projectbesluit of planherziening".¹*

Het uitgangspunt in de uitgave is het houden van voldoende afstand tussen 'milieubelastende activiteiten' en 'milieugevoelige functies' (zoals een woning). Hiervoor zijn in de uitgave voor verschillende milieubelastende activiteiten zogenoemde richtafstanden opgenomen. Het aanhouden van deze afstanden tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelige functie is in beginsel een waarborg voor een aanvaardbare woon- en leefomgeving ter plaatse van de milieugevoelige activiteit. Anderzijds wordt met deze richtafstanden gewaarborgd dat het bedrijf niet wordt beperkt in zijn bedrijfsvoering.

Voor circuits voor gemotoriseerde sport (zoals rallycross en motocross) is in de VNG-publicatie een richtafstand van 700 m opgenomen (geldig voor rustig buitengebied). Deze richtafstand is van toepassing vanwege mogelijke geluidhinder. Wanneer niet voldaan kan worden aan deze richtafstand kan, met voldoende onderbouwing, een hogere geluidbelasting worden toegestaan. Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 5 van de brochure op pagina 194 en 195. Richtwaarden hierbij zijn $L_{A,r,LT} = 45$ dB(A) en 50 dB(A), waarbij voor de laatstgenoemde waarde door het bevoegd gezag zorgvuldig dient te worden gemotiveerd waarom deze geluidbelasting in de concrete situatie acceptabel wordt geacht.

In het geval van het Eurocircuit kan niet worden voldaan aan de genoemde richtafstand van 700 meter. De dichtstbijzijnde woningen aan de Victoriedijk en de Weerderdijk bevinden zich op minder dan 200 m van de circuits. Derhalve zal (onder andere) worden getoetst aan de richtwaarde van 45 dB(A) uit stap 2 van het stappenplan in de VNG-brochure.

¹ Bruinsma, R. en C.M. Brunner (2009). *Bedrijven en milieuzonering. Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk*. Den Haag, Sdu Uitgevers BV (pag. 20).

2.3 Wet geluidhinder - Rallycross- en motocrosscircuit

In figuur 1 achter dit rapport is de ligging van de verschillende inrichtingen weergegeven met de beschouwde rekenposities. In figuur 2 is daarnaast een uitsnede gegeven van de nieuw woonwijk Lage Heide, inclusief de hier gehanteerde rekenposities.

In bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor) worden categorieën van inrichtingen aangewezen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken (voorheen A-inrichtingen genoemd). Het betreft hier onder andere inrichtingen die bestemd zijn voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, en die daartoe acht uren of meer opengesteld zijn (categorie 19.1 en 19.2 in bijlage I, onderdeel C van het Bor). Rondom een dergelijke inrichting dient een geluidzone te worden vastgesteld zoals omschreven in hoofdstuk 5 van de Wet geluidhinder (Wgh). In het voorgaande bestemmingsplan Buitengebied 1977 is voor de als crossterrein bestemde gronden geen beperking opgenomen ten aanzien van het gebruik. Er had derhalve een geluidzone dienen te worden vastgesteld. Deze geluidzone is echter destijds niet vastgesteld en niet op een plankaart vermeld.

In 1993 is een wijziging van de Wet geluidhinder in werking getreden, die voorziet in de totstandkoming van een geluidzone van rechtswege indien op 1 juli 1993 geen zone was vastgesteld. De zonegrens wordt hierbij bepaald door de geluidbelasting ten gevolge van de inrichting op 1 juli 1993.

Door DGMR Raadgevende Ingenieurs B.V. is in het kader van een zoneringsonderzoek een inventariserend akoestisch onderzoeksrapport opgesteld d.d. 28 oktober 1985 (kenmerk M.85.002.), waarin de geluidbelasting in de woonomgeving van het Eurocircuit (zowel autorally als motocross) in beeld is gebracht. In dit onderzoek van DGMR zijn geluidcontouren berekend rondom respectievelijk het rallycrosscircuit en het motocrosscircuit. Voor het rallycrosscircuit geldt dat de maatgevende 50 dB(A)-contour in het DGMR-rapport is vastgesteld op basis van metingen en berekeningen voor een rallycrosswedstrijd op 21 april 1985.

Uit de overzichten van de aan de wedstrijden deelnemende voertuigen volgt dat er aan rallycrosswedstrijden rond de peildatum (1 juli 1993) circa 73 voertuigen deelnamen, ten opzichte van 43 voertuigen die deelnamen aan de wedstrijd op 21 april 1985 (waarop de 50 dB(A)-contour in het DGMR-rapport betrekking had). Deze toename in aantal voertuigen (van 43 naar 73) correspondeert met een verhoging van het geluidniveau van circa 2 dB(A). De reglementair toegestane geluidproductie per auto is in de periode tussen 1985 en 1993 met 2 dB(A) verlaagd. Het is derhalve verdedigbaar om te stellen dat de 50 dB(A)-contour uit het DGMR-rapport uit 1985 overeenkomt met de 50 dB(A)-contour tijdens een rallycrosswedstrijd rond de peildatum (1 juli 1993). Deze 50 dB(A)-contour geeft derhalve de ligging aan van de geluidzone van rechtswege. De geluidzone van rechtswege is in blauw aangegeven in figuren 3 tot en met 7 achter dit rapport.

Noot: De Grand Prix voor motocross of MX GP werd reeds verreden op het Eurocircuit in 1993 en in de jaren ervoor en erna. Ook in het DGMR-rapport uit 1985 is de MX GP vermeld bij de bedrijfssituaties. In principe zou dus ook de MX GP kunnen worden beschouwd als basis voor de geluidzone van rechtswege. De zonegrens zou in dit geval echter op veel grotere afstand van het Eurocircuit komen te liggen.

2.4 Toetsingskader Wabo milieu

2.4.1 Inleiding

Om het ruimtelijk spoor en het milieuspoor samen te brengen, kan bij de beoordeling over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het bestemmingsplan tevens aansluiting worden gezocht bij milieurechtelijke kaders. Circuits voor gemotoriseerde sporten zijn vergunningplichtige (type C) inrichtingen en daarmee kan voor de beoordeling van akoestische aspecten aansluiting worden gezocht bij het algemene toetsingskader volgens de "Handreiking industrielawaai en vergunningverlening" (VROM, 1998, hierna te noemen de Handreiking).

2.4.2 Handreiking

De Handreiking is op 21 oktober 1998 verstuurd aan de besturen van provincies en gemeenten en is dan ook sinds die datum van kracht. In de Handreiking staan richtwaarden voor verschillende typen woonomgevingen ten aanzien van de equivalente geluidniveaus die in principe aanvaardbaar worden geacht voor vergunningverlening. In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van deze richtwaarden.

t2.1 Richtwaarden ten aanzien van equivalente geluidniveaus voor woonomgevingen

Aard van de omgeving	Aanbevolen richtwaarden in dB(A)		
	Dag	Avond	Nacht
Landelijke omgeving	40	35	30
Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
Woonwijk in stad	50	45	40

Voor maximale geluidniveaus gemeten in meterstand 'fast' voor de gevels van woningen gelden grenswaarden voor de dag-, avond- en nachtperiode van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A). De eerst- en laatstgenoemde waarden mogen in bepaalde gevallen (bijvoorbeeld indien de niveaus niet met haalbare maatregelen kunnen worden gereduceerd tot 70 dB(A)) met 5 dB(A) worden overschreden.

Gezien de ligging van het Eurocircuit zouden de gebiedstypering 'Landelijke omgeving' (met een richtwaarde van 40 dB(A)) of 'Rustige woonwijk, weinig verkeer' (met een richtwaarde van 45 dB(A)) uit tabel 2.1 van toepassing kunnen zijn.

Conform de Handreiking kan ontheffing worden verleend voor incidentele bedrijfssituaties (12 keer per jaar per inrichting, maximaal gedurende een etmaal per keer) die meer geluid veroorzaken dan de activiteiten zoals omschreven in de representatieve bedrijfssituatie.

2.4.3 Wet milieubeheervergunningen

Voor de activiteiten op het rallycrosscircuit is aan de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) in augustus 1993 (dus na de peildatum) een oprichtingsvergunning Wet milieubeheer en in 1999 een veranderingsvergunning Wet milieubeheer verleend. In de Wm-vergunning uit 1993 is vermeld dat het niet is toegestaan om de inrichting – uitgezonderd voor ten hoogste drie weekenden per kalenderjaar in verband met ruimere openstellingstijden met het oog op het houden van wedstrijden of het voorbereiden van zodanige wedstrijden – acht uren per week of meer open te stellen.

In de Wm-vergunning uit 1993 zijn geen geluidvoorschriften opgenomen die de geluidniveaus ter hoogte van woningen limiteren tijdens circuitgebruik in de dagperiode.

Voor de activiteiten op het motocrosscircuit is aan de Motorsport Stichting Valkenswaard (MSV) in augustus 1993 (dus na de peildatum) een oprichtingsvergunning (Wet milieubeheer) verleend. Ook in deze Wm-vergunning is opgenomen dat het niet is toegestaan om de inrichting – uitgezonderd voor ten hoogste drie weekenden per kalenderjaar in verband met ruimere openstellingstijden met het oog op het houden van wedstrijden of het voorbereiden van zodanige wedstrijden – acht uren per week of meer open te stellen.

2.5 Activiteitenbesluit milieubeheer – overige verenigingen

De overige drie verenigingen zijn qua geluidproductie ondergeschikt aan de circuits voor gemotoriseerde sport. Volledigheidshalve zal het geproduceerde geluid voor deze verenigingen wel worden beschouwd. Hierbij zullen alleen voor de voor het geluid naar de omgeving meest relevante activiteit berekeningen worden uitgevoerd, waarbij tevens rekening wordt gehouden met het geluid van de motorvoertuigen op het betreffende terrein. Als toetsingskader wordt hierbij voor de wielervereniging, fietscrossvereniging en politiehondenvereniging aangesloten bij de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer voor niet-vergunningplichtige bedrijven. Deze grenswaarden bedragen 50, 45 en 40 dB(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode en 70, 65 en 60 dB(A) voor het maximale geluidniveau in respectievelijk de dag-, avond en nachtperiode.

2.6 Wegverkeerslawaai

In het kader van het bestemmingsplan dient naast de afzonderlijke geluidbelasting ten gevolge van de verenigingen ook het geluid ten gevolge van overige bronnen te worden beschouwd. In het geval van de omgeving van het Eurocircuitterrein betreft dit voornamelijk



wegverkeerslawaaï. Het wegverkeersgeluid zal worden berekend op basis van de verkeersintensiteiten op de relevante wegen in de omgeving van het Eurocircuit. Het betreft hierbij de wegen direct grenzend aan het terrein (Victoriedijk, Weerderdijk, Monseigneur Smetsstraat) en de recent gerealiseerde provinciale weg N69.

3 **Uitgangspunten**

3.1 **Inleiding**

In onderstaande paragrafen worden de uitgangspunten voor het akoestische onderzoek geschetst. Hierbij worden eerst de activiteiten in respectievelijk de referentiesituatie en de voorgenomen situatie beschouwd. Vervolgens worden de uitgangspunten voor de geluidemissie van de verschillende activiteiten beschreven. Hierbij wordt ingegaan op de bronvermogens en de bedrijfsduur van de voor geluid naar de omgeving relevante bronnen bij de verschillende verenigingen. Tenslotte wordt ook beschreven op welke wijze wordt gekeken naar cumulatie van het geluid ten gevolge van de verschillende verenigingen onderling en cumulatie van het industriegeluid en het wegverkeerslawaai.

3.2 **Beschouwde situaties**

3.2.1 **Algemeen**

In voorliggend rapport worden twee situaties beschouwd voor de activiteiten op het Eurocircuit. Het betreft hierbij respectievelijk de referentiesituatie voor het MER en de voorgenomen situatie, zoals de gemeente voornemens is deze op te nemen in het bestemmingsplan. In onderstaande worden de activiteiten zoals deze kunnen worden uitgevoerd in beide situaties beschreven.

3.2.2 **Referentiesituatie**

De referentiesituatie omvat het huidige legale gebruik. Hierbij is in eerste instantie gekeken naar de activiteiten die zowel vergunningtechnisch als bestemmingsplantechnisch kunnen worden uitgevoerd. Deze activiteiten zijn vastgesteld in overleg tussen de gemeente Valkenswaard/Antea en de verschillende verenigingen, onder andere op basis van de activiteitenkalenders van de afgelopen jaren. Een deel van het motocrosscircuit van MVV is in het bestemmingsplan Buitengebied 1977 niet bestemd als crossterrein. Er is voor gekozen om de vergunde crossactiviteiten op dit terreindeel toch mee te nemen in de referentiesituatie.

Voor beide circuits wordt thans uitgegaan van een openingsduur van minder dan 8 uur per week voor het rijden met gemotoriseerde voertuigen en (per circuit) maximaal 3 weekendwedstrijden per jaar (waarin meer dan 8 uur per week wordt gereden). In tabellen 3.1 en 3.2 is een overzicht gegeven van de activiteiten op respectievelijk het rallycross- en het motocrosscircuit, inclusief aantallen deelnemers, bedrijfsduur en bezoekers.

t3.1 Activiteiten van de rallycrossvereniging NRV behorend bij de referentiesituatie

Betreft	Aantal dagen	Aantal	Aantal manches	Aantal ronden	Aantal bezoekers
	per jaar	deelnemers	per deelnemer	per manche	per dag
– Nationale en internationale kampioenschappen	6 (3x2)	130	3,5	4	6000
– NK-wedstrijden	6	65	7	4	2400
– Clubkampioenschappen	6	50	7	4	600
– Vrije trainingsdagen	8	50	15	4	200

t3.2 Activiteiten van motocrossvereniging MVV behorend bij de referentiesituatie

Betreft	Aantal dagen	Aantal	Aantal manches	Tijdsduur per	Aantal crossuur	Aantal bezoekers
	per jaar	deelnemers	per deelnemer	manche in minuten	per dag	per dag
Grand Prix voor motocross (MX GP)	2 (1x2)	200	3	30	300	7.000
KNMV-wedstrijden	2	200	3	30	300	700
Eendaagse wedstrijd (DMX)	1	150	3	20	150	300
Jeugdwedstrijd	1	150	3	15	112,5	300
Trainingsdagen (2x/week)	70	50	3	15	37,5	0

Voor de overige verenigingen (wielervereniging, fietscrossvereniging en politiehondenvereniging) zijn de activiteiten minder geluidbelastend dan van de twee circuits voor gemotoriseerde sporten. In tabel 3.3 zijn deze activiteiten voor de drie verenigingen samengevat, inclusief het aantal bezoekers per activiteit.

t3.3 Activiteiten van de overige verenigingen behorend bij de referentiesituatie

Betreft	Aantal dagen	Aantal deelnemers	Aantal toeschouwers	Bezoekende voertuigen
	per jaar			per dag
<u>Wielervereniging TWC De Kempen</u>				
Interclub-wedstrijden veldrijden	2	75	125	80
Interclub-wedstrijden wielrennen	6	75	125	80
Jeugdwedstrijd	4	200	300	300
Ronde van Westerhoven	1	100	500	0*
Tijdrit	1	150	250	150
Clubkampioenschap	2	100	250	150
Wielers Stimulerings Dagen (WSD)	1	125	250	150
Veldrijdag	2	200	400	225
Trainingsituatie (3x/week)	143	40	40	30

Betreft (vervolg)	Aantal dagen per jaar	Aantal deelnemers	Aantal toeschouwers	Bezoekende voertuigen per dag
<u>Fietscrossvereniging Lion D'Or</u>				
Regiowedstrijd	1	200	200	200
Clubwedstrijd	6	50	50	50
Interclubwedstrijd	1	200	150	150
Trainingsavond (45 wk/jaar)	120	20	20	20
<u>Politiehondenvereniging De Verdediger</u>				
Keuringsdag (1x per 2 jaar)	0,5	10	50	30
Trainingsdag (3x/week)	159	10	0	7

* Deze wedstrijd wordt gehouden in het centrum van Westerhoven en enkel georganiseerd door de wielervereniging.

3.2.3 Voorgenomen situatie

De activiteiten in de voorgenomen situatie komen grotendeels overeen met de referentiesituatie. Uitzondering hierop wordt gevormd door in totaal 10 dagen op het rallycrosscircuit (vijf besloten trainingsdagen en vijf team test- en trainingsdagen) en een ééndaagse Enduro-wedstrijd, georganiseerd vanuit het motocrosscircuit. In tabel 3.4 zijn deze activiteiten opgenomen inclusief aantal deelnemers en bedrijfsduur.

t3.4 Aanvullende activiteiten in de voorgenomen situatie ten opzichte van de referentiesituatie

Betreft	Aantal dagen per jaar	Aantal deelnemers	Aantal manches per deelnemer	Aantal ronden / crossuur per manche	Totaal aantal ronden/crossuur	Aantal bezoekers per dag
<u>Rallycross</u>						
Besloten trainingsdagen	5	15	10	2 ronden	300 ronden	0
Team test- en trainingsdagen	5	2	1	50 ronden	100 ronden	0
<u>Motocross</u>						
Enduro-wedstrijd	1	150	2	2 crossuur	600 crossuur	300

3.3 Geluid

3.3.1 Bronvermogens rallycrosscircuit

Nationale en internationale kampioenschappen

Ter vaststelling van het bronvermogen van het rallycrosscircuit tijdens (inter)nationale rallycross-wedstrijden zijn geluidmetingen verricht tijdens de wedstrijddag van de "Rallycross Challenge Europe (E.K.) op zondag 14 augustus 2016. De geluidimmissie van het

circuit is hierbij vastgesteld (onder meewindcondities) op meetpositie A, zie figuur 1 achter dit rapport. Het geluidniveau op deze positie is vastgesteld gedurende de gehele wedstrijddag (race-activiteiten op het circuit tussen 9:30 en 17:10 uur).

Voorts zijn op 2 augustus 2017 aanvullende geluidmetingen uitgevoerd aan auto's die kunnen deelnemen aan het W.K. Rallycross. Tijdens deze testdag (waaraan 5 auto's deelnamen) zijn onder andere geluidmetingen verricht op meetpositie B, onder meewindcondities, zie figuur 1 achter dit rapport. Uit deze geluidmetingen kon worden afgeleid dat de geluidproductie van de auto's die kunnen deelnemen aan een W.K. Rallycross niet hoger is dan de geluidproductie van de auto's van het E.K. Rallycross (metingen op 14 augustus 2016). Derhalve wordt geconcludeerd dat de auto's die deelnemen aan nationale en internationale kampioenschappen en NK-wedstrijden vergelijkbaar zijn.

Op basis van de immissiemetingen is met behulp van de Hybride methode (II.10) uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (1999) bepaald dat het bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogen van een gehele racedag ca. 121 dB(A) bedraagt. In dit bronvermogen is tevens de bijdrage verdisconteerd van de omroepinstallatie op het circuit. Voor een bronsterkteberekening van dit bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogen wordt verwezen naar bijlage 1, waarin het gemeten (spectrale) immissiegeluidniveau op meetpositie A wordt gegeven en van daaruit het bronvermogen vanaf het circuit wordt bepaald.

In het voorliggende onderzoek is uitgegaan van een aanvullende marge van 3 dB(A) voor afwijkingen in de praktijk, ten opzichte van de situaties zoals ingemeten in 2016 en 2017 voor:

- een groter aantal deelnemers;
- een hogere gemiddelde geluidproductie per voertuig.

Dit betekent dus dat voor de nationale en internationale kampioenschappen en de NK-wedstrijden is gerekend met een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen van een gehele racedag van ca. 124 dB(A). Deze zullen in het vervolg als één categorie voor (inter)nationale kampioenschappen worden beschouwd.

Clubkampioenschappen en vrije trainingsdagen

Voor de clubkampioenschappen en vrije trainingsdagen geldt dat er in hoofdzaak met niet-gekentekende rallycross-auto's wordt gereden die een geluidemissie per auto hebben vergelijkbaar met die van rallycross-auto's die deel kunnen nemen aan nationale en internationale kampioenschappen. Rekening houdend met technische verschillen (zoals het hogere vermogen van de auto's die deelnemen aan nationale en internationale kampioenschappen) en het verschil in rijvaardigheid wordt aangehouden dat de gemiddelde geluidproductie per auto voor de clubkampioenschappen en vrije trainingsdagen ca. 3 dB(A) lager is in vergelijking met de auto's die deelnemen aan nationale en internationale kampioenschappen.

Qua gebruiksintensiteit (aantal ronden of kilometers per dag) geldt het volgende:

- Clubkampioenschappen: 1400 ronden (of km's) per dag, vs. 1820 ronden (of km's) per dag voor de nationale en internationale kampioenschappen. Dit correspondeert met - 1,1 dB(A);
- Vrije trainingsdagen: 3000 ronden (of km's) per dag, vs. 1820 ronden (of km's) per dag voor de nationale en internationale kampioenschappen. Dit correspondeert met + 2,1 dB(A).

Op basis van het voorgaande worden de volgende totale bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens gehanteerd:

- Clubkampioenschappen: 120 dB(A)
- Vrije trainingsdagen: 123 dB(A)

Besloten trainingsdagen en team test- en trainingsdagen

Voor de besloten trainingsdagen en team test- en trainingsdagen in de voorgenomen situatie geldt dat een gebruiksintensiteit is afgeleid van respectievelijk 300 en 100 ronden of kilometers per dag (zie tabel 3.4). Dit betekent dat de geluidemissie van deze dagen fors lager zal zijn dan die van de wedstrijden en vrije trainingsdagen, met een gebruiksintensiteit van 1680 tot 3000 ronden of kilometers per dag. Aan deze dagen wordt overwegend deelgenomen door relatief luidruchtige rallycross-auto's. In eerste aanleg wordt hierbij uitgegaan van een geluidproductie per auto vergelijkbaar aan de auto's die deelnemen aan de vrije trainingsdagen. Voor de bedrijfsduurcorrectie van het bronvermogen geldt dan het volgende op basis van de gebruiksintensiteit:

- Besloten trainingsdagen: 300 ronden (of km's) per dag, vs. 3000 ronden (of km's) per dag voor de vrije trainingsdagen. Dit correspondeert met - 10 dB(A);
- Team test- en trainingsdagen: 100 ronden (of km's) per dag, vs. 3000 ronden (of km's) per dag voor de vrije trainingsdagen. Dit correspondeert met - 14,7 dB(A).

Op basis van het voorgaande worden de volgende totale bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens gehanteerd:

- Besloten trainingsdagen: 113 dB(A);
- Team test- en trainingsdagen: 108 dB(A).

In tabel 3.5 zijn de gehanteerde bronvermogens per activiteit op het rallycrosscircuit samengevat.

t3.5 Uitgangspunten geluidberekeningen rallycrosscircuit

Betreft	Aantal dagen op jaarbasis	Totaal bedrijfsduur gecorrigeerd bronvermogen per dag in dB(A)
<i>Referentiesituatie</i>		
(Inter)nationale kampioenschappen	12	124
Clubkampioenschappen	6	120
Vrije trainingsdagen	8	123
<i>Voorgenomen situatie</i>		
Besloten trainingsdagen	5	113
Team test- en trainingsdagen	5	108

Overige bronnen

Op het circuit vinden ook andere activiteiten plaats zoals het baanonderhoud en is er sprake van verkeer van deelnemers en bezoekers. Deze bronnen zijn echter voor het geluid naar de omgeving niet relevant in verband met een beperkte bedrijfsduur en een relatief laag bronvermogen in vergelijking met het bronvermogen van de rallycrossauto's.

Tijdens grote evenementen (kampioenschappen) wordt er ook gebruik gemaakt van een omroepinstallatie, waarbij op verschillende posities langs het circuit luidsprekers worden ingeschakeld. De bijdrage van een dergelijke geluidinstallatie is, zoals reeds vermeld, verdisconteerd in het gemeten geluid tijdens de Rallycross Challenge Europe (E.K.) van 14 augustus 2016. Hierbij wordt opgemerkt dat de luidsprekerinstallaties tijdens dit evenement (zeer) luidruchtig waren en niet voldeden aan de Best Beschikbare Technieken (BBT) op dit gebied. Bij de berekeningen is uitgegaan van een omroepinstallatie welke wel voldoet aan BBT en dus niet zal leiden tot een toename van de geluidbelasting in de (woon)omgeving.

Maximale geluidniveaus

Behalve de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn tevens de maximale geluidniveaus van belang. Deze worden met name veroorzaakt door de start van de meest luidruchtige wedstrijden. Bij de test- en trainingsdagen is deze situatie (met meerdere auto's die gelijktijdig van start gaan) niet van toepassing en zullen de pieken ook lager zijn. Voor de volgende situaties zijn maximale geluidniveaus berekend:

- De start van de manches bij rallycrosswedstrijden op het rallycrosscircuit. Hierbij zijn de hoogste pieken te verwachten tijdens nationale en internationale wedstrijden en de clubkampioenschappen. Op basis van de metingen op 14 augustus 2016 en 2 augustus 2017 op en rond het rallycrosscircuit is bepaald dat de hoogste piekbronsterkte optreedt bij de start van een manche. Deze piekbronsterkte bedraagt circa 142 dB(A). Tijdens het rijden op het circuit bedraagt de piekbronsterkte circa 137 dB(A).

- Bij de overige activiteiten op het rallycrosscircuit, zoals vrije trainingdagen, treden minder hoge pieken op dan tijdens de wedstrijden. Bepalend voor de maximale geluidniveaus in deze situatie is het dicht bij elkaar rijden van een groepje auto's. Deze situatie kan optreden gedurende de gehele training. Uit metingen tijdens een team testdag op 2 augustus 2017 volgde dat de piekbronsterkte in deze situatie ca. 133 dB(A) bedraagt.

3.3.2 Motocrosscircuit

GP Motocross

De geluidemissie ten gevolge van de verschillende activiteiten op het motocrosscircuit is afhankelijk van het type activiteit (wedstrijd, training), de rijvaardigheid van de coureurs en het aantal verreden crossuren. De Grand Prix voor Motocross (MX GP) zal hierbij gepaard gaan met de hoogste geluidbelasting in de woonomgeving, vanwege enerzijds de hoge gebruiksintensiteit (300 crossuren per dag) en anderzijds een relatief hoge geluidproductie per crossmotor. Voor de motoren die deelnemen aan de MX GP wordt (op basis van geluidmetingen elders) een gemiddeld bronvermogen per crossmotor gehanteerd van ca. 122 dB(A). Dit komt tevens overeen met de bovengrens voor het bronvermogen per motor zoals volgt uit de metingen die worden gedaan volgens de '2 meter max-methode' van de Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), waaraan crossmotoren die aan MX GP-wedstrijden moeten voldoen. Gecombineerd met 300 crossuren per dag betekent dit een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele MX GP-dag van 136 dB(A).

Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)

Voor de Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden) wordt in de praktijk een 2 dB(A) lager gemiddeld bronvermogen per motor aangehouden van 120 dB(A). Hiermee zal de geluidbelasting tijdens deze dagen wat lager zijn dan tijdens een MX GP. Op basis van dit bronvermogen per motor van 120 dB(A) en 300 crossuren per dag geldt dat het een totale bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogen voor een gehele KNMV-wedstrijddag 134 dB(A) bedraagt.

Eendaagse DMX-wedstrijd

Voor de ééndaagse DMX-wedstrijd is uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen per motor van ca. 117 dB(A). Gecombineerd met 150 crossuren per dag betekent dit een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele DMX-wedstrijddag van 128 dB(A).

Trainingdagen

Relevant voor met name de hinderbeleving in de omgeving zijn de crosstrainingen. In de gewenste bedrijfssituatie vinden deze 2 maal per week plaats, gedurende 35 weken op jaarbasis. De motoren die aan de trainingen deelnemen dienen te voldoen aan de actuele geluidnorm uit het KNMV Geluid Reglement Noppensport 2022. Voor de motoren die

deelnemen aan de trainingen betekent dit 94 dB(A) op 7,5 m uit de rijlijn. Het gemiddelde geluidvermogen per crossmotor uitgaande van deze norm bedraagt in de praktijk veelal 114 à 116 dB(A) (afhankelijk van o.a. de lay-out van het crosscircuit). In het kader van voorliggend rapport wordt uitgegaan van een waarde voor het gemiddelde bronvermogen per crossmotor van 116 dB(A). Uitgaande van dit gemiddelde bronvermogen per motor en 37,5 crossuren per trainingsdag, resulteert een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele trainingsdag van 121 dB(A).

Jeugdwedstrijd

Bij de jeugdwedstrijd gaat het om een ééndaags evenement. Op basis van een aantal van 112 crossuren in combinatie met een gemiddeld bronvermogen per (jeugd)crossmotor van 112 dB(A) levert dit een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele jeugdwedstrijddag van 122 dB(A).

In tabel 3.6 zijn de gehanteerde bronvermogens per activiteit op het motocrosscircuit voor de referentiesituatie nogmaals samengevat.

t3.6 *Uitgangspunten geluidberekeningen motocrosscircuit*

Betreft	Aantal dagen op jaarbasis	Totaal bedrijfsduur gecorrigeerd bronvermogen per dag in dB(A)
<i>Referentiesituatie</i>		
Grand Prix voor motocross	2	136
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	134
Eendaagse DMX-wedstrijd	1	128
Jeugdwedstrijd	1	122
Trainingsdagen	70	121

Voorgenomen situatie

In de voorgenomen situatie is er een tweede ééndaagse wedstrijd voorzien in de vorm van een enduro-evenement. Tijdens deze wedstrijd wordt er door de deelnemers een alternatief parcours afgelegd. Deze route gaat niet alleen over het crosscircuit van MVV, maar ook over de overige terreinen van het Eurocircuit en voor een deel ook over wegen buiten het plangebied. Het parcours kan hierbij van jaar tot jaar verschillen. Bij deze endurowedstrijd rijden de deelnemers zowel op verharde als onverharde ondergrond. Manches van de endurowedstrijd duren circa twee uur en het aantal deelnemers is relatief groot. Daarmee is ook het aantal van 600 crossuren relatief groot. De aan deze wedstrijd deelnemende enduromotoren zijn voorzien van een kenteken en voldoen hiermee aan strengere (RDW-)eisen aan de geluidproductie. In de praktijk kan worden uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen per enduromotor van ca. 110 dB(A). In combinatie met de gestelde 600 crossuren betekent dit een bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen van 127

dB(A). Dit totale bronvermogen is dus lager dan dat van de overige beschouwde motocrosswedstrijden voor senioren. Berekeningen van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau voor de ééndaagse endurowedstrijd zullen dan ook niet worden uitgevoerd. Wel zal nader worden ingegaan op de hoogte van de maximale geluidniveaus die kunnen optreden indien de enduroroute op korte afstand langs woningen gaat.

Overige activiteiten

Op het motocrosscircuit vinden ook andere activiteiten plaats zoals baanonderhoud en is er sprake van verkeer van deelnemers en bezoekers. Deze bronnen zijn voor het geluid naar de omgeving echter niet relevant in verband met een beperkte bedrijfsduur en een relatief laag bronvermogen in vergelijking met het bronvermogen van de motoren op het crosscircuit.

Tijdens de grote evenementen (MX- GP-, KNMV-wedstrijden etc.) wordt er ook gebruik gemaakt van een omroepinstallatie, waarbij op verschillende posities langs het circuit luidsprekers zijn geplaatst. Gezien de hoge bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens van de motoren tijdens deze kampioenschappen (> 128 dB(A)) zal de geluidemissie van de omroepinstallatie echter niet leiden tot een toename van de geluidbelasting in de (woon)omgeving.

Maximale geluidniveaus

Voor de motocrossactiviteiten zijn de volgende situaties bepalend voor de maximale geluidniveaus in de (woon)omgeving:

- De start van de manches bij motocrosswedstrijden. Hierbij zijn de MX GP-, maar ook de nationale en ééndaagse wedstrijden van belang. De maximale bronsterkte tijdens een MX GP is maatgevend en bedraagt ca. 150 dB(A) bij de start (60 motoren met een maximale bronsterkte van elk circa 132 dB(A) die gelijktijdig wegrijden). Voor het rijden van een groep motoren tijdens de MX GP wordt uitgegaan van een piekbronsterkte van ca. 140 dB(A).
- Bij trainingen op het motocrosscircuit treden minder hoge piekniveaus op. De motoren die hieraan deelnemen moeten voldoen aan een strengere geluideis (KNMV-eis van 94 dB(A) op 7,5 meter afstand) en er worden geen starts uitgevoerd. Omdat de trainingen representatief zijn (twee maal per week gedurende 35 weken per jaar) zijn hiervoor ook maximale geluidniveaus berekend. Bepalend is het dicht bij elkaar rijden van een groep motoren. Deze situatie kan optreden gedurende de gehele training. De maximale bronsterkte van het rijden tijdens de trainingen bedraagt ca. 135 dB(A).

3.3.3 Wielervereniging

Voor geluid naar de omgeving door activiteiten van TWC De Kempen is de wedstrijd situatie het meest relevant. In de trainingssituatie is er alleen sprake van circa 30 motorvoertuigen die het terrein van de wielervereniging op- en afrijden. Hiermee is de geluidemissie naar de omgeving verwaarloosbaar.

Tijdens de wedstrijden is er een omroepinstallatie in bedrijf gedurende de gehele wedstrijd. Bij de veldrijdag wordt hierbij ook gebruik gemaakt van het circuit van MVV, waar ook luidsprekers worden geplaatst. Hiermee is de veldrijdag het meest relevant voor geluid naar de omgeving. Voor het bronvermogen van het omroepsysteem wordt uitgegaan van 100 dB(A) per luidspreker en een totaal van 15 luidsprekers, verdeeld over de baan. Voor de bedrijfsduur van deze installaties wordt uitgegaan van 4 uur.

Voor de veldrijdag wordt uitgegaan van een maximum van 225 bezoekende personenwagens met een gemiddelde snelheid van 10 kilometer per uur en een bronvermogen van circa 85 dB(A). Hierbij wordt opgemerkt dat het aantal bezoekende voertuigen tijdens de jeugdwedstrijd wel hoger is dan tijdens de veldrijdag (300 vs. 225). Dit is echter een beperkte extra bijdrage (ca. 1 dB voor het bezoekersverkeer), die tevens wordt gecompenseerd door de extra luidsprekers langs de baan van MVV tijdens de veldrijdag.

3.3.4 Fietscrossvereniging

Ook voor fietscrossvereniging Lion d'Or is de wedstrijdsituatie het meest relevant voor geluid naar de omgeving. In de situatie van een regionale wedstrijd is er sprake van maximaal 200 bezoekende motorvoertuigen die het terrein van de vereniging op- en afrijden met een gemiddelde snelheid van 10 kilometer per uur en een bronvermogen van circa 85 dB(A). Daarnaast wordt ook gebruik gemaakt van een omroepsysteem, met een tweetal geluidboxen bij de kantine. Via dit omroepsysteem worden mededelingen over de races gedaan en wordt tussendoor muziek op laag volume ten gehore gebracht. Voor het bronvermogen van de boxen wordt uitgegaan van circa 100 dB(A) per luidspreker en een bedrijfsduur van maximaal 4 uur in de dagperiode.

3.3.5 Politiehondenvereniging

Voor de politiehondenvereniging is het trainen met honden de meest relevante activiteit voor geluid naar de omgeving. Hierbij wordt gedurende gemiddeld 3 à 4 uur getraind in de dag- of avondperiode. Voor de honden wordt uitgegaan van een totaal gemiddeld bronvermogen van circa 112 dB(A) gedurende 2 uur. Bij dit bronvermogen is reeds rekening gehouden met de toeslag van 5 dB voor het impuls karakter van het blafgeluid. De leden van de vereniging komen allen per auto naar de inrichting, wat leidt tot maximaal 7 bezoekende voertuigen per keer.

3.4 Cumulatie

3.4.1 Algemeen

In het kader van het borgen van een acceptabel woon- en leefklimaat dient ook te worden gekeken naar de cumulatie van verschillende geluidbronnen. In onderstaande wordt ingegaan op de beschouwde cumulatie van het geluid van de verschillende verenigingen op

het Eurocircuit onderling en vervolgens ook op de cumulatie van het geluid van de verenigingen met wegverkeerslawaai ten gevolge van relevante wegen.

3.4.2 Cumulatie verenigingen onderling

Gezien de geluidemissie van de verschillende verenigingen is cumulatie alleen van betekenis indien er op het rallycrosscircuit en op het motocrosscircuit gelijktijdig activiteiten plaatsvinden. Vanwege het vermijden van verkeers- en parkeerproblemen wordt hierbij uitgesloten dat er gelijktijdig grootschalige wedstrijden met veel publiek plaatsvinden op zowel het rallycross- als het motocrosscircuit. Als meest relevante situatie wordt de combinatie beschouwd met een training op het motocrosscircuit (deze doet zich immers twee maal per week voor) en een vrije trainingsdag op het rallycrosscircuit.

3.4.3 Cumulatie industriegeluid en wegverkeersgeluid

Voor het wegverkeersgeluid in de (woon)omgeving zijn met name de wegen in de directe omgeving van het Eurocircuitterrein van belang. Het betreft hierbij de Victoriedijk, Kempervennendreef, Monseigneur Smetsstraat, Weerderdijk en de relatief recent aangelegde provinciale weg N69. Het wegverkeerslawaai van deze wegen wordt in kaart gebracht ter hoogte van de gehanteerde toetsposities en gecumuleerd met het verwachte geluidniveau van de verenigingen. De N69 is ruimschoots maatgevend qua etmaalintensiteit (circa 12 keer zoveel verkeer dan op de overige wegen). Derhalve is deze weg voor de cumulatie met het geluid ten gevolge van de verenigingen op het Eurocircuit het meest relevant. Bij deze cumulatie zijn uitsluitend de circuits voor gemotoriseerde sporten beschouwd. Cumulatie van het wegverkeerslawaai met de overige verenigingen kan als niet relevant worden beschouwd, vanwege de beperkte geluidbelasting door de overige verenigingen.

Op basis van de huidige situatie (geluidzone van rechtswege aanwezig rondom rallycross- en motocrosscircuit) geldt dat het industriegeluid zou dienen te worden gecumuleerd met het geluid van de zoneringsplichtige wegen, in dit geval de N69, de Monseigneur Smetsstraat, de Kempervennendreef en de Victoriedijk. De regels voor deze Wgh-cumulatie zijn opgenomen in het reken- meetvoorschrift geluid 2012. De formules voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai (VL) en industrielawaai (IL), zoals in het reken- en meetvoorschrift opgenomen ten behoeve van cumulatie zijn:

$$L^*IL = 1,00 LIL + 1,00$$

$$L^*VL = 1,00 LVL + 0,00$$

Hierbij wordt uitgegaan van de hinderlijkheid van de verschillende typen geluid (industrielawaai, luchtvaartlawaai, railverkeerslawaai en wegverkeerslawaai). Alle waarden worden voor de cumulatie in principe uitgedrukt in L_{den} . Omdat het rallycrosscircuit en het motocrosscircuit uitsluitend in de dagperiode in bedrijf zijn, is ervoor gekozen om de cumulatie alleen uit te voeren voor de geluidbelasting in de dagperiode (L_{dag}). Voor de

gecumuleerde geluidbelasting worden de waarden voor L*IL en L*VL vervolgens energetisch bij elkaar opgeteld. In het voorliggend rapport zijn voor de cumulatie uitsluitend de meest relevante combinaties van activiteiten beschouwd, te weten:

- Internationale kampioenschappen op het rallycrosscircuit (meest luidruchtige activiteit) met wegverkeer ten gevolge van de N69 en de overige wegen;
- een trainingsdag op het motocrosscircuit (meest voorkomende activiteit) met wegverkeer (N69 en overige wegen).

4 Beste Beschikbare Technieken

4.1 Algemeen

In het kader van Best Beschikbare Technieken (BBT) dient te worden nagegaan of en op welke wijze de geluidemissie naar de omgeving beperkt kan worden. In onderstaande worden hiertoe inrichtings- en gebruiksmaatregelen beschouwd.

4.2 Inrichtingsmaatregelen

Onder inrichtingsmaatregelen worden maatregelen verstaan die ertoe dienen om de geluidemissie van de bronnen zoveel als mogelijk te reduceren en maatregelen die de geluidoverdracht tussen de inrichtingen en de omgeving beperken. Voor het Eurocircuitterrein zijn dergelijke maatregelen met name zinvol voor de twee circuits, omdat de geluidemissie door de activiteiten bij de overige verenigingen beperkt is.

Ten aanzien van bronmaatregelen geldt dat de geluidemissie van voertuigen op het rallycross- en het motocrosscircuit dient te voldoen aan de eisen die worden gesteld door het op dat moment actuele reglement. Als voorbeeld hierbij geldt dat voor de crossmotoren is uitgegaan van de handhaving van de geluidnorm uit het actuele KNMV-reglement ('KNMV Geluid Reglement Noppensport 2022'). Voor de motoren die deelnemen aan de trainingen en (club)wedstrijden betekent dit een maximaal geluidniveau van 94 dB(A) op 7,5 m uit de rijlijn. Het opleggen van een strengere eisen dan die in de auto- en motorsporttechnische reglementen zijn opgenomen wordt niet realistisch geacht.

De overdrachtsbeperkende maatregel die voor de circuits wordt beschouwd is de realisatie van geluidwallen op verschillende posities rond de circuits. In de berekeningen wordt hiervoor uitgegaan van de realisatie van twee aarden wallen van 6 meter hoogte, respectievelijk gelegen rondom het rallycrosscircuit en aan de zuidzijde van het motocrosscircuit. In figuur 4.1 zijn de locaties van deze aarden wallen weergegeven. De totale lengte van deze wallen bedraagt respectievelijk circa 1.000 en 750 meter. Uitgaande van een maximale hellingshoek van circa 45 graden voor deze wallen en een breedte van de top van 2 meter bedraagt de benodigde grond hiermee circa 84.000 m³.

In de rekenresultaten zal worden ingegaan op de mogelijke reductie in de geluidbelasting door de realisatie van deze wallen.

f4.1 Locatie wallen rondom rallycross- en motocrosscircuit



4.3 Gebruiksmatregelen

Voor de gebruiksmatregelen kan worden gesteld dat er in principe ook gebruik kan worden gemaakt van elektrische voertuigen op de beide circuits.

Elektrisch aangedreven auto's en motoren die geschikt zijn voor het gebruik in de auto- en motorsport zijn thans nog in ontwikkeling. Het belangrijkste knelpunt hierbij is dat het circuitgebruik een veel hoger vermogen vraagt van de aandrijving (in vergelijking met rijden op de openbare weg), waardoor de actieradius van dergelijke elektrische voertuigen niet voldoende is. Belangrijk aandachtspunt hierbij is het gewicht van de accu's. Met name bij crossmotoren zorgt een voldoende groot accupakket voor een dusdanige toename van het gewicht van de crossmotor, dat de veiligheid van de berijder in het geding komt. Voorts geldt dat er bij de verenigingen nog geen faciliteiten zijn waar voldoende motoren of auto's kunnen worden opgeladen. De verwachting is echter dat elektrisch aangedreven auto's en motoren die wel geschikt zijn voor gemotoriseerde sporten in de komende jaren beschikbaar zullen worden. In eerste instantie zal het hier waarschijnlijk gaan om motocross motoren en rallycrossauto's in de lichtere klassen (bijvoorbeeld jeugdcross).

Met het gebruik van elektrische crossmotoren en rallycrossauto's zal de geluidemissie naar de omgeving ruimschoots lager zijn dan voor conventionele motoren en auto's met verbrandingsmotoren. Hierbij kan worden gedacht aan een reductie in de geluidbelasting van meer dan 20 dB(A), waarmee het geluid in de omgeving nauwelijks meer waarneembaar is.

5 Berekeningen

5.1 Algemeen

In onderstaande paragrafen zijn de rekenresultaten opgenomen voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,r,LT}$) en maximale geluidniveaus ten gevolge van de verschillende activiteiten bij de verenigingen. Hierbij worden voor de rallycrossvereniging de voorgenomen activiteiten apart benoemd. Voor de motocrossvereniging geldt alleen het ééndaagse enduro-evenement als voorgenomen activiteit; voor deze wedstrijd is geen apart rekenmodel gemaakt (zie ook paragraaf 3.2.2). Voor de overige verenigingen is er geen verschil tussen de activiteiten in de referentiesituatie en de voorgenomen situatie.

5.2 Akoestische modelvorming

Bij de berekeningen is uitgegaan van de 'Handleiding meten en rekenen Industrielawaai' uit 1999 (Handleiding).

De berekeningen zijn uitgevoerd voor octaafbanden met middenfrequentie van 63 t/m 8000 Hz. Gezien de relatief grote A-weging voor de 31 Hz-octafband en de geluidproductie van de geluidbronnen van de inrichting in deze octaafband zijn de geluidbijdragen in de omgeving in deze octaafband niet relevant. De 31 Hz-octafband is daarom bij de berekeningen buiten beschouwing gelaten.

De geluidbronnen zijn ten behoeve van het rekenmodel geschematiseerd met behulp van puntbronnen met een hoogte van 0,75 meter ten opzichte van de baan. Verder zijn alle voor het geluid naar de omgeving relevante afschermingen, bodemgebieden etc. in het rekenmodel verwerkt.

De rekenposities zijn gesitueerd op respectievelijk 1,5, 5 en 7,5 meter boven het plaatselijke maaiveld. De standaard bodemfactor van het buitengebied bedraagt 0,8. De meest relevante invoergegevens van het rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 2. Hierin is voor een select aantal modellen de lijst van puntbronnen opgenomen. Voor de overige modellen zijn enkel de bronvermogens en/of de bedrijfsduren van de bronnen gewijzigd. De rekenresultaten op alle toetsposities voor alle berekende situaties zijn opgenomen in bijlage 3.

In de volgende paragrafen worden de rekenresultaten op de meest relevante toetsposities gegeven voor 1,5 en 5 meter hoogte boven het plaatselijke maaiveld, overeenkomend met respectievelijk de gebruikelijke beoordelingshoogte voor vergunningverlening tijdens de dagperiode en de hoogte voor geluidzoning. Voor elke vereniging is onder de betreffende tabel met rekenresultaten een korte beoordeling worden gegeven. In hoofdstuk 6 is vervolgens een uitgebreidere beoordeling opgenomen.

5.3 Rekenresultaten

5.3.1 Inleiding

In het volgende worden de resultaten van berekeningen weergegeven voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{ar,LT}$) en het maximale geluidniveau (L_{Amax}). Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau geldt dat conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai toeslagen dienen te worden toegepast voor bijzondere geluiden. Voor wat betreft het Eurocircuit zou het in principe kunnen gaan om muziekgeluid (toeslag van 10 dB) of tonaal geluid (toeslag van 5 dB).

Muziekgeluid

Muziekgeluid zou aan de orde kunnen zijn indien via de luidsprekersystemen bij één van de verenigingen muziek wordt afgespeeld die dusdanig luid is dat deze als zodanig herkenbaar is ter hoogte van woningen in de omgeving. In overleg met de verenigingen is echter overeengekomen dat er uitsluitend sprake zal zijn van achtergrondmuziek, waarbij de speakers zoveel als mogelijk van de woningen af worden gericht. Uitgangspunt hierbij is dat er geen sprake mag zijn van hoorbaar muziekgeluid in de woonomgeving.

Tonaal geluid

In uitspraken van de Raad van State d.d. 21 juni 2006 (zaaknr. 200509480/1) en 4 maart 2009 (zaaknr. 200801877/1) is geoordeeld dat de zogenaamde 'kritische bandbreedtemethode', beschreven in ISO 1996-2, Annex C, kan worden beschouwd als een representatieve methode waarmee tonaliteit kan worden vastgesteld. De kritische bandbreedtemethode gaat uit van smalbandige analyse van het equivalente geluidniveau op een beoordelingspositie. In ISO 1996-2 wordt uitgegaan van een standaard beoordelingsperiode van 1 minuut. Afhankelijk van de opbouw van dit 1-minuutsspectrum kan een tonaaltoeslag (K_T) worden berekend, variërend van 0 tot maximaal 6 dB. Conform ISO 1996-2 kan een kortere beoordelingstijd dan 1 minuut worden gehanteerd indien het geluid zeer dynamisch is, dat wil zeggen dat de geluidsignalen sterk variëren in de tijd.

Uit onderzoek verricht door Peutz in opdracht van de KNMV (rapport RF 857-1-RA d.d. 10 april 2013) volgt uit metingen bij diverse motocrosssterreinen dat er thans geen sprake meer is van tonaal geluid rond een motocrosscircuit. Uit de tonaliteitsanalyse uit voornoemd KNMV-onderzoek bleek dat zelfs voor de klassen met een groter aandeel tweetaktmotoren dan 50%, er geen sprake meer was van tonaal geluid. Tevens kan in dit kader worden verwezen naar de uitspraak van de Raad van State van 31 juli 2013 (Cuijkse Cross club, zaaknr. 2012.03545/1/A4). Op basis van het KNMV-onderzoek en de uitspraak van de Raad wordt bij de geluidniveaus ten gevolge van motocross geen toeslag van 5 dB voor tonaal geluid toegepast.

Voor wat betreft het karakter van het geluid dat wordt veroorzaakt door activiteiten op het rallycrosssterrein geldt eveneens dat op basis van metingen en analyses conform ISO 1996-2, Annex C kan worden uitgesloten dat er sprake is van tonaal geluid.

De in de volgende paragrafen weergegeven langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn dan ook zonder toeslagen.

5.3.2 Rallycrosscircuit

In tabel 5.1 zijn de rekenresultaten gegeven voor de activiteiten op het rallycrosscircuit. In de tabel zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus weergegeven ter hoogte van de meest relevante rekenposities voor een beoordelingshoogte van 1,5 meter en 5 meter boven het plaatselijk maaiveld, overeenkomend. In bijlage 3 zijn de rekenresultaten voor alle overige rekenposities en alle rekenhoogten opgenomen.

t5.1 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau rallycrosscircuit op 1,5 en 5 meter hoogte

Positie	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{ar,LT}$) in dB(A)				
		in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)				
		(Inter)nationale kampioenschappen 12 dagen	Clubkampioen- schappen 6 dagen	Vrije trainingsdagen 8 dagen	Voorgenomen: Besloten trainingsdagen 5 dagen	Voorgenomen: Team test- en trainingsdagen 5 dagen
		h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m
1)						
1	Victoriedijk 27	49 / 50	45 / 46	48 / 49	38 / 39	33 / 34
2	Victoriedijk 25	48 / 50	44 / 45	47 / 48	37 / 38	32 / 34
3	Victoriedijk 15	44 / 46	40 / 42	43 / 45	34 / 35	28 / 30
4	Venbergseweg 36	44 / 46	40 / 42	43 / 45	33 / 35	28 / 30
5	Venbergseweg 24	44 / 45	39 / 41	43 / 44	32 / 34	28 / 29
7	Mgr. Smetsstraat 44	51 / 52	47 / 48	50 / 52	40 / 42	35 / 37
8	Mgr. Smetsstraat 46	51 / 52	46 / 48	50 / 51	40 / 41	35 / 36
9	Weerderdijk 5	56 / 58	52 / 54	55 / 57	46 / 47	40 / 42
11	Lage Heide (eerstelijns)	45 / 46	41 / 42	44 / 45	34 / 35	29 / 30
15	Kempervennen	54 / 56	50 / 51	53 / 54	43 / 45	38 / 40
18	Provincialeweg – Westerhoven	41 / 43	37 / 38	40 / 42	30 / 32	25 / 27
29	Lage Heide (tweedelijns)	30 / 31	26 / 27	29 / 30	19 / 20	14 / 15

Uit tabel 5.1 volgt dat de geluidbelasting tijdens de (Inter)nationale kampioenschappen op 1,5 en 5 meter hoogte ten hoogste respectievelijk 56 en 58 dB(A) bedraagt, berekend ter hoogte van de woning aan de Weerderdijk 5. Daarnaast wordt ter hoogte van de Kempervennen (vakantiewoningen) en de woningen aan de Monseigneur Smetsstraat een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) berekend. Bij de overige toetspunten is de geluidbelasting niet hoger dan 50 dB(A). Voor de overige activiteiten bedraagt de

geluidbelasting ter hoogte van de zwaarst belaste woning ten hoogste 55 dB(A) op 1,5 meter hoogte.

5.3.3 Motocrosscircuit

In tabel 5.2 zijn de rekenresultaten gegeven voor de activiteiten op het motocrosscircuit. In de tabel zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter hoogte van de meest relevante rekenposities opgenomen voor een hoogte van 1,5 meter en 5 meter boven het plaatselijk maaiveld.

t5.2 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau motocrosscircuit op 1,5 en 5 meter hoogte

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{a,T}$) in dB(A)				
		in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)				
		MX GP	KNMV-wedstrijden	Eéndaagse	Eéndaagse	Trainingen, 2 maal
		2 dagen	2 dagen	DMX-wedstrijd	Jeugdwedstrijd	per week, 35 weken
		h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m
1	Victoriedijk 27	64 / 65	62 / 63	56 / 57	49 / 51	49 / 51
2	Victoriedijk 25	62 / 64	60 / 62	54 / 56	48 / 50	48 / 49
3	Victoriedijk 15	57 / 59	55 / 57	49 / 51	43 / 44	42 / 44
4	Venbergsesweg 36	56 / 57	54 / 55	48 / 49	41 / 43	41 / 43
5	Venbergsesweg 24	54 / 56	52 / 54	46 / 48	40 / 42	39 / 41
7	Mgr. Smetsstraat 44	62 / 63	60 / 61	54 / 55	47 / 48	47 / 48
8	Mgr. Smetsstraat 46	60 / 62	58 / 60	52 / 54	46 / 47	45 / 47
9	Weerderdijk 5	60 / 61	58 / 59	52 / 53	46 / 47	45 / 46
11	Lage Heide (eerstelijns)	56 / 57	54 / 55	48 / 49	42 / 43	41 / 42
15	Kempervennen	60 / 62	58 / 60	52 / 54	46 / 47	46 / 47
18	Provincialeweg – Westerhoven	49 / 50	47 / 48	41 / 42	34 / 36	34 / 36
29	Lage Heide (tweedelijns)	47 / 48	46 / 46	39 / 40	33 / 34	32 / 33

Uit tabel 5.2 volgt dat de geluidbelasting op 1,5 meter hoogte voor de (representatieve) trainingssituatie ten hoogste 49 dB(A) en voor de jeugdwedstrijd ten hoogste 49 dB(A) bedraagt, berekend ter hoogte van de Victoriedijk 27. Tijdens de (incidentele) wedstrijdsituatie (MX GP, KNMV- en DMX-wedstrijden) is de geluidbelasting hoger dan 50 dB(A), waarbij de hoogste geluidbelasting 64 dB(A) bedraagt op 1,5 meter hoogte. Dit treedt op tijdens de MX GP ter hoogte van de Victoriedijk 27.

1-daagse endurowedstrijd

Gezien het afwijkende karakter van de ééndaagse enduro-wedstrijd (over verschillende terreinen, binnen en buiten het plangebied, mogelijk met variaties in het parcours van jaar tot jaar) is ervoor gekozen om geen berekeningen van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau uit te voeren voor dit evenement. In paragraaf 5.3.5 wordt wel beknopt ingegaan op de te verwachten maximale geluidniveaus.

5.3.4 Overige verenigingen

In tabel 5.3 zijn de rekenresultaten gegeven voor de maatgevende activiteiten bij de overige verenigingen. In de tabel zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter hoogte van de meest relevante rekenposities voor een hoogte van 1,5 meter en 5 meter boven het plaatselijk maaiveld. Voor de wielervereniging en de fietscrossvereniging is hierbij de dagperiode maatgevend en voor de politiehondenvereniging de avondperiode, omdat er ook trainingen in de avondperiode plaats kunnen vinden.

t5.3 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 1,5 en 5 meter hoogte voor de maatgevende activiteiten bij de overige verenigingen

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,T,17}$) in dB(A)		
		Wielervereniging	Fietscrossvereniging	Politiehondenvereniging
		wedstrijdsituatie veldrijden	wedstrijdsituatie	trainingsituatie
		(dagperiode)	(dagperiode)	(avondperiode)
		h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m
1	Victoriedijk 27	31 / 33	14 / 22	25 / 31
2	Victoriedijk 25	30 / 32	15 / 22	26 / 31
3	Victoriedijk 15	26 / 27	20 / 20	30 / 33
4	Venbergsesweg 36	26 / 27	22 / 23	39 / 40
5	Venbergsesweg 24	28 / 28	24 / 25	39 / 40
7	Mgr. Smetsstraat 44	39 / 40	35 / 36	40 / 42
8	Mgr. Smetsstraat 46	37 / 38	33 / 34	39 / 40
9	Weerderdijk 5	41 / 43	20 / 21	32 / 33
11	Lage Heide (eerstelijns)	30 / 31	28 / 28	39 / 40
15	Kempervennen	33 / 33	18 / 19	30 / 31
18	Provincialeweg – Westerhoven	23 / 23	12 / 12	24 / 26
29	Lage Heide (tweedelijns)	12 / 13	7 / 8	32 / 32

Uit tabel 5.3 volgt dat de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ten gevolge van de drie overige verenigingen op het Eurocircuit-terrein ten hoogste 43, 36 en 42 dB(A) bedraagt voor respectievelijk de wielervereniging, de fietscrossvereniging en de politiehondenvereniging.

5.3.5 Maximale geluidniveaus

In tabel 5.4 zijn de maximale geluidniveaus ten gevolge van de activiteiten op de crosscircuits gegeven. Hierbij zijn voor het rallycrosscircuit de maximale geluidniveaus ten gevolge van de (inter)nationale kampioenschappen (wedstrijdsituatie) en de trainingen gegeven en voor het motocrosscircuit de maximale geluidniveaus ten gevolge van de MX GP en de trainingsituatie. De rekenresultaten in tabel 5.4 beperken zich tot een hoogte van 1,5 meter. De rekenresultaten op de overige hoogten en bij overige toetsposities zijn opgenomen in bijlage 3.

t5.4 Rekenresultaten maximale geluidniveaus op 1,5 meter hoogte voor de wedstrijd en trainingssituatie op de crosscircuits

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Maximaal geluidniveau (L_{Amax})			
		Rallycross circuit		Motocrosscircuit	
		(Inter)nationale kampioenschappen	Overige activiteiten	MX GP	Training
		Start / rijden	Rijden	Start / rijden	Rijden
1	Victoriedijk 27	71 / 65	61	74 / 74	68
2	Victoriedijk 25	70 / 64	60	73 / 72	67
3	Victoriedijk 15	66 / 61	57	69 / 66	61
4	Venbergseweg 36	65 / 60	56	68 / 64	59
5	Venbergseweg 24	64 / 60	56	66 / 62	57
7	Mgr. Smetsstraat 44	69 / 67	63	73 / 70	65
8	Mgr. Smetsstraat 46	68 / 66	62	72 / 68	63
9	Weerderdijk 5	71 / 74	70	78 / 67	62
11	Lage Heide (eerstelijns)	64 / 60	56	67 / 63	58
15	Kempervennen	71 / 71	67	81 / 69	51
18	Provincialeweg–Westerhoven	58 / 57	53	64 / 54	49
29	Lage Heide (tweedelijns)	49 / 47	43	53 / 60	55

Uit de rekenresultaten in tabel 5.4 volgt dat het maximale geluidniveau tijdens de (inter)nationale kampioenschappen op het rallycrosscircuit ten hoogste 74 dB(A) bedraagt, berekend aan de Weerderdijk 5. Voor de overige activiteiten bedraagt het maximale geluidniveau ten hoogste circa 70 dB(A).

Voor de activiteiten op het motocrossterrein wordt een maximaal geluidniveau tijdens de MX GP (incidentele bedrijfssituatie) van ten hoogste 81 dB(A) berekend ter hoogte van Center Parcs De Kempervennen. Bij de woningen bedraagt het maximale geluidniveau ten hoogste 78 dB(A), berekend ter hoogte van de Weerderdijk 5 ten gevolge van de start van een manche. Voor de representatieve trainingssituatie bedragen de maximale geluidniveaus ten hoogste 68 dB(A).

1-daagse enduro

Zoals in hoofdstuk 3.3.2 vermeld kan de route voor de ééndaagse enduro-wedstrijd ook over delen van openbare wegen lopen, op relatief korte afstand langs woningen. In dit geval kunnen maximale geluidniveaus optreden in de range tussen 80 en 90 dB(A).

5.3.6 Wegverkeersgeluid

Op basis van de verkeersintensiteiten op de relevante wegen in de nabijheid van het Eurocircuitterrein zoals weergegeven in tabel 5.5 is het wegverkeersgeluid berekend. De resultaten hiervan zijn weergegeven in tabel 5.6 voor de dagperiode.

t5.5 Verkeersintensiteiten wegen rondom het Eurocircuit

Betreft	Etmaalintensiteit
Provinciale weg – N69 – Zuid	18.173
Provinciale weg – N69 – Noord	20.324
Monseigneur Smetsstraat	365
Kempervennendreef – Zuid	1.502
Kempervennendreef – Noord	1.339

t5.6 Rekenresultaten wegverkeerslawaai (L_{dag}) op 1,5 en 5 meter hoogte bij relevante toetsposities

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Geluidbelasting wegverkeerslawaai in de dagperiode	
		1,5m / 5m	
1	Victoriedijk 27	48 / 50	
2	Victoriedijk 25	50 / 52	
3	Victoriedijk 15	53 / 55	
4	Venbergseweg 36	47 / 48	
5	Venbergseweg 24	40 / 43	
6 (noordgevel)	Mgr. Smetsstraat 40	56 / 58	
6 (zuidgevel)	Mgr. Smetsstraat 40	45 / 46	
7	Mgr. Smetsstraat 44	46 / 48	
8	Mgr. Smetsstraat 46	46 / 48	
9	Weerderdijk 5	47 / 49	
10	Victoriedijk 21	44 / 46	
11	Lage Heide (eerstelijns)	50 / 51	
12	Lage Heide (eerstelijns)	49 / 50	
15	Kempervennen	46 / 48	
23	Lage Heide (tweedelijns)	43 / 44	
28	Lage Heide (tweedelijns)	45 / 46	
29	Lage Heide (tweedelijns)	32 / 34	
31	Lage Heide (De Weitens)	49 / 50	

Uit tabel 5.6 volgt dat het wegverkeerslawaai in de dagperiode ten hoogste 56 en 58 dB(A) op respectievelijk 1,5 en 5 meter hoogte bedraagt. Deze waarden worden berekend aan de noordgevel van de woning aan de Monseigneur Smetsstraat 40.

5.4 MER-varianten

Zoals in hoofdstuk 4.2 beschreven is er in het kader van inrichtingsmaatregelen een variant beschouwd met wallen met een hoogte van 6 m rondom beide circuits, zoals weergegeven in figuur 4.1. In tabel 5.7 zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ten gevolge van beide circuits inclusief deze wallen gegeven, inclusief de reductie ten opzichte

van de situatie zonder wallen. Hierbij is voor beide circuits uitgegaan van de meeste geluidbelastende activiteit (MX GP op het motocrosscircuit en (Inter)nationale kampioenschappen op het rallycrosscircuit).

t5.7 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en reductie in geluidniveaus na realisatie aarden wallen

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Rallycross		Motocross	
		$L_{\text{er,LT}}$ in dB(A)	Reductie in dB	$L_{\text{er,LT}}$ in dB(A)	Reductie in dB
		(h = 1,5 / 5 m)	(h = 1,5 / 5 m)	(h = 1,5 / 5 m)	(h = 1,5 / 5 m)
1	Victoriedijk 27	48 / 50	1,0 / 0,7	62 / 64	1,7 / 1,2
2	Victoriedijk 25	47 / 49	0,9 / 0,8	61 / 63	1,4 / 0,9
3	Victoriedijk 15	44 / 46	0,0 / 0,0	57 / 59	0,0 / 0,0
4	Venbergsesweg 36	44 / 46	0,0 / 0,0	56 / 57	0,2 / 0,1
5	Venbergsesweg 24	43 / 45	0,2 / 0,1	53 / 55	1,4 / 1,2
7	Mgr. Smetsstraat 44	50 / 52	1,8 / 1,1	58 / 60	3,2 / 2,8
8	Mgr. Smetsstraat 46	49 / 51	1,9 / 1,3	57 / 59	2,9 / 2,6
9	Weerderdijk 5	52 / 55	4,8 / 3,1	59 / 61	0,6 / 0,3
11	Lage Heide (eerstelijns)	44 / 46	0,5 / 0,5	54 / 55	2,3 / 2,0
15	Kempervennen	50 / 53	3,9 / 2,9	60 / 62	0,2 / -0,1
18	Provincialeweg – Westerhoven	39 / 41	1,9 / 1,5	48 / 50	0,3 / 0,2
29	Lage Heide (tweedelijns)	30 / 31	0,4 / 0,3	47 / 48	0,3 / 0,2

Uit tabel 5.7 volgt dat de reductie van de geluidbelasting ten gevolge van de activiteiten op het rallycrosscircuit 0 tot 5 dB bedraagt. Hierbij wordt opgemerkt dat de grootste reducties (4 of 5 dB op 1,5 meter hoogte, 3 dB op 5 meter hoogte) worden behaald bij de zwaarst belaste toetsposities. Voor de overige posities bedraagt de reductie ten hoogste circa 2 dB.

Voor de activiteiten op het motocrosscircuit bedraagt de reductie ten gevolge van de wallen ten hoogste 3 dB op zowel 1,5 als 5 meter hoogte, berekend ter hoogte van de woningen aan de Monseigneur Smetsstraat. De reductie ter hoogte van de zwaarst belaste toetsposities aan de Victoriedijk bedraagt circa 2 dB.

5.5 Geluidcontouren

De geluidcontouren voor de verschillende activiteiten op de crosscircuits zijn gegeven in figuren 3 tot en met 12 achter het rapport. Voor de contouren van het rallycrosscircuit (figuren 3 tot en met 7) is hierbij tevens de huidige zone van rechtsweg weergegeven. Bij de berekening van de contouren is uitgegaan van een rekenhoogte van vijf meter in het kader van (eventuele) geluidzoning.

5.6 Cumulatie

5.6.1 Rally- en motocrosscircuit onderling

In tabel 5.8 zijn de rekenresultaten voor het cumulatieve langtijdgemiddelde beoordelingsniveau gegeven voor de situatie waarbij er op dezelfde dag een crosstraining op het motocrosscircuit en een vrije training op het rallycrosscircuit plaatsvindt.

t5.8 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 1,5 en 5 meter hoogte bij cumulatie van de trainingssituatie op zowel rallycrosscircuit als motocrosscircuit

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{ar,LT}$) in dB(A)
		h = 1,5 m / 5 m
1	Victoriedijk 27	51 / 53
2	Victoriedijk 25	50 / 52
3	Victoriedijk 15	46 / 48
4	Venbergseweg 36	45 / 47
5	Venbergseweg 24	44 / 46
7	Mgr. Smetsstraat 44	52 / 53
8	Mgr. Smetsstraat 46	51 / 52
9	Weerderdijk 5	56 / 57
11	Lage Heide (eerstelijns)	45 / 47
15	Kempervennen	54 / 55
18	Provincialeweg – Westerhoven	41 / 43
29	Lage Heide (tweedelijns)	34 / 35

Uit tabel 5.8 volgt dat de hoogste gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van rallycross- en motocrosstrainingen 56 dB(A) bedraagt op 1,5 meter hoogte, berekend ter hoogte van de Weerderdijk 5. Dit betreft een marginale toename van 1 dB ten opzichte van de situatie waarbij alleen een training op het rallycrosscircuit plaatsvindt.

Op de positie met de hoogste geluidbelasting vanwege de motocrosstrainingen (Victoriedijk 27, 49 dB(A) op 1,5 m hoogte) zorgt cumulatie met de rallycrosstraining voor een verhoging van ca. 2 dB naar 51 dB(A). De grootste toename van de geluidbelasting ten gevolge van cumulatie van beide circuits bedraagt 3 dB, en wordt eveneens berekend voor de Victoriedijk. In dit geval gaat het om de woning Victoriedijk 3. De gecumuleerde geluidbelasting op deze positie bedraagt in dit geval 46 dB(A) op 1,5 meter hoogte.

5.6.2 Cumulatie industriegeluid en wegverkeersgeluid

Rallycrosscircuit

Voor cumulatie dient formeel volgens de Wgh te worden beoordeeld welke beoordelingsposities zich zowel binnen de geluidzone van de betreffende weg als binnen de

geluidzone van het rallycrosscircuit en/of het motocrosscircuit liggen. Indien voor de variant qua zonering wordt gekozen waarbij uitsluitend het rallycrosscircuit wordt gezoneerd, dan kan de nieuwe zonegrens worden gebaseerd op de 50 dB(A)-contour ten gevolge van de (inter)nationale kampioenschappen (als meest luidruchtige evenement), zie figuur 3. Binnen deze contour bevinden zich relatief weinig woningen. Indien ook het motocrosscircuit zou worden meegenomen in de nieuw te bepalen geluidzone, dan kan de zonegrens worden gebaseerd op de 50 dB(A)-contour ten gevolge van de MX GP, zie figuur 8. Binnen deze contour bevinden zich veel meer woningen, waaronder ook in de nieuwe woonwijk Lage Heide.

In de onderstaande tabel 5.9 zijn de gecumuleerde geluidniveaus weergegeven voor de variant waarbij uitsluitend het rallycrosscircuit wordt meegenomen in de nieuwe zonering. Ter volledigheid zijn wel alle (belangrijkste) beoordelingsposities uit de industrielawaai berekeningen beschouwd, aangevuld met een aantal posities op korte afstand van wegen. In tabel 5.9 zijn de gecumuleerde geluidniveaus weergegeven. Ter volledigheid: de in tabel 5.9 weergegeven waarden voor het rallycrossgeluid ($L^*_{IL,dag}$) is gewogen naar hinderlijkheid conform het reken- meetvoorschrift geluid 2012.

t5.9 Cumulatie wegverkeerslawaai (L_{dag}) en industrielawaai rallycrosscircuit op 1,5 en 5 meter hoogte bij relevante toetsposities

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Geluidbelasting	Geluidbelasting	Gecumuleerde
		wegverkeerslawaai	rallycrosscircuit	geluidbelasting
		$L^*_{VL,dag}$	$L^*_{IL,dag}$	$L_{CUM,dag}$
		1,5m / 5m	1,5m / 5m	1,5m / 5m
1	Victoriedijk 27	48 / 50	50 / 51	52 / 54
2	Victoriedijk 25	50 / 52	49 / 50	53 / 54
3	Victoriedijk 15	53 / 55	46 / 47	54 / 56
4	Venbergseweg 36	47 / 48	45 / 47	49 / 51
5	Venbergseweg 24	40 / 43	44 / 46	46 / 48
6 (noordgevel)	Mgr. Smetsstraat 40	56 / 58	49 / 50	57 / 59
6 (zuidgevel)	Mgr. Smetsstraat 40	45 / 46	49 / 50	50 / 52
7	Mgr. Smetsstraat 44	46 / 48	52 / 54	53 / 55
8	Mgr. Smetsstraat 46	46 / 48	52 / 53	53 / 54
9	Weerderdijk 5	47 / 49	58 / 59	58 / 59
10	Victoriedijk 21	44 / 46	47 / 48	49 / 50
11	Lage Heide (eerstelijns)	50 / 51	46 / 47	51 / 52
12	Lage Heide (eerstelijns)	49 / 50	46 / 47	50 / 52
15	Kempervennen	46 / 48	55 / 57	56 / 57
23	Lage Heide (tweedelijns)	43 / 44	32 / 34	43 / 44
28	Lage Heide (tweedelijns)	45 / 46	45 / 46	48 / 49
29	Lage Heide (tweedelijns)	32 / 34	31 / 32	35 / 36
31	Lage Heide (De Weitens)	49 / 50	47 / 48	51 / 52

Uit tabel 5.9 volgt dat cumulatie van wegverkeers- en industriegeluid (ten gevolge van het rallycrosscircuit) zorgt voor een gecumuleerde geluidbelasting van ten hoogste 58 en 59 dB(A) ter hoogte van de woning Weerderdijk 5 op respectievelijk 1,5 en 5 meter hoogte. De toename in de geluidbelasting door cumulatie bedraagt op deze posities ten hoogste 1 dB. De grootste toename in de geluidbelasting door cumulatie bedraagt 3 dB, bijvoorbeeld berekend bij een aantal woningen in de woonwijk Lage Heide (o.a. positie 28). Het gaat hier echter om posities met een gecumuleerde geluidbelasting van ten hoogste 53 dB(A), berekend ter hoogte van de Victoriedijk 25 op 1,5 meter hoogte.

Motocrosscircuit

Ter volledigheid wordt in het volgende ook Wgh-cumulatie beschouwd ten gevolge van wegverkeersgeluid en de activiteiten op het motocrosscircuit. Als meest relevante activiteit worden hierbij de trainingen beschouwd op het motocrosscircuit, omdat deze het meest voorkomen. In tabel 5.10 is de gecumuleerde geluidbelasting voor deze situatie weergegeven ter hoogte van de beoordelingsposities.

t5.10 Cumulatie wegverkeerslawaai (L_{dag}) en industrielawaai motocrosscircuit op 1,5 en 5 meter hoogte bij relevante toetsposities

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Geluidbelasting	Geluidbelasting trainingen	Gecumuleerde
		wegverkeerslawaai	motocrosscircuit	geluidbelasting
		$L^*_{VL,dag}$	$L^*_{IL,dag}$	$L_{CUM,dag}$
		1,5m / 5m	1,5m / 5m	1,5m / 5m
1	Victoriedijk 27	48 / 50	50 / 52	52 / 54
2	Victoriedijk 25	50 / 52	49 / 50	53 / 54
3	Victoriedijk 15	53 / 55	43 / 45	54 / 56
4	Venbergseweg 36	47 / 48	42 / 44	48 / 50
5	Venbergseweg 24	40 / 43	40 / 42	43 / 46
6 (noordgevel)	Mgr. Smetsstraat 40	56 / 58	45 / 46	56 / 58
6 (zuidgevel)	Mgr. Smetsstraat 40	45 / 46	45 / 46	48 / 50
7	Mgr. Smetsstraat 44	46 / 48	48 / 49	50 / 52
8	Mgr. Smetsstraat 46	46 / 48	46 / 48	50 / 51
9	Weerderdijk 5	47 / 49	46 / 47	50 / 51
10	Victoriedijk 21	44 / 46	45 / 47	48 / 49
11	Lage Heide (eerstelijns)	50 / 51	42 / 44	50 / 52
12	Lage Heide (eerstelijns)	49 / 50	42 / 44	50 / 51
15	Kempervennen	46 / 48	46 / 48	49 / 51
23	Lage Heide (tweedelijns)	43 / 44	28 / 30	43 / 44
28	Lage Heide (tweedelijns)	45 / 46	41 / 43	47 / 48
29	Lage Heide (tweedelijns)	32 / 34	34 / 34	36 / 37
31	Lage Heide (De Weitens)	49 / 50	43 / 44	50 / 51

Uit tabel 5.10 volgt dat de totale gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en motocrosstrainingen ten hoogste 56 en 58 dB(A) bedraagt op respectievelijk 1,5 en 5 meter hoogte, berekend ter hoogte van de noordgevel van de Monseigneur Smetsstraat 40. Hierbij vindt geen relevante toename in de geluidbelasting plaats door de cumulatie (< 1 dB). De grootste toename in de geluidbelasting door cumulatie bedraagt 4 dB, berekend bij de Monseigneur Smetsstraat 46 (positie 8). Hier bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting 50 en 51 dB(A) op respectievelijk 1,5 en 5 meter hoogte.

6 Beoordeling

6.1 Rallycrosscircuit

Uit tabel 5.1 volgt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter hoogte van de maatgevende woningen in de representatieve bedrijfssituatie (trainingsdagen, clubkampioenschappen, besloten trainingsdagen en team testdagen) in de dagperiode ten hoogste 55 dB(A) bedraagt op 1,5 meter hoogte. Hiermee wordt niet voldaan aan de richtwaarde uit de Handreiking voor een rustige woonwijk van 45 dB(A) in de dagperiode. Conform de Handreiking kan voor bestaande situaties 55 dB(A) als maximaal toelaatbare grenswaarde voor de geluidbelasting worden gezien, indien gemotiveerd kan worden waarom de geluidbelasting niet verder kan worden gereduceerd.

De (inter)nationale kampioenschappen (totaal 12 dagen per jaar) kunnen als incidentele bedrijfssituatie worden beoordeeld. Hiervoor bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op 1,5 en 5 meter hoogte ten hoogste respectievelijk 56 en 58 dB(A) ter hoogte van de woning aan de Weerderdijk 5. Daarnaast wordt bij de Kempervennen en de woningen aan de Monseigneur Smetsstraat een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) berekend. Bij de overige toetspunten is de geluidbelasting niet hoger dan 50 dB(A).

Uit de rekenresultaten in tabel 5.4 volgt dat het maximale geluidniveau tijdens de (inter)nationale kampioenschappen op het rallycrosscircuit ten hoogste 74 dB(A) bedraagt, berekend aan de Weerderdijk 5. Voor de overige activiteiten bedraagt het maximale geluidniveau ten hoogste circa 70 dB(A). Hiermee wordt alle activiteiten voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde voor het maximale geluidniveau uit de Handreiking van 75 dB(A) in de dagperiode.

6.2 Motocrosscircuit

Uit tabel 5.2 volgt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter hoogte van de maatgevende woningen in de representatieve bedrijfssituatie (trainingsdagen, jeugdwedstrijd) in de dagperiode ten hoogste 49 dB(A) bedraagt op 1,5 meter hoogte. Hiermee wordt niet voldaan aan de richtwaarde uit de Handreiking voor een rustige woonwijk van 45 dB(A) in de dagperiode. Wel wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau uit de Handreiking van 55 dB(A) voor bestaande situaties en zelfs aan de grenswaarde van 50 dB(A) voor nieuwe situaties.

De MX GP, KNMV-wedstrijden en de ééndaagse wedstrijden (DMX/enduro) (totaal 6 dagen per jaar) kunnen als incidentele bedrijfssituatie worden beoordeeld. Hiervoor bedraagt het

langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op 1,5 en 5 meter hoogte ten hoogste respectievelijk 64 en 65 dB(A) ter hoogte van de woning aan de Victoriédijk 27.

Voor de activiteiten op het motocrossterrein wordt een maximaal geluidniveau tijdens de representatieve trainingssituatie berekend van ten hoogste 68 dB(A). Hiermee kan worden voldaan aan de standaard grenswaarde van 70 dB(A) voor het maximale geluidniveau in de dagperiode voor niet-vergunningplichtige inrichtingen. Voor de MX GP (incidentele bedrijfssituatie) wordt een maximaal geluidniveau berekend van ten hoogste 78 dB(A) berekend ter hoogte van respectievelijk de woning aan de Weerderdijk en tot ca. 81 ter hoogte van de vakantiewoningen van De Kempervennen. Hiermee wordt niet voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde voor de dagperiode van 75 dB(A), maar voor deze incidentele bedrijfssituatie geldt dat hogere grenswaarden kunnen worden verleend in het kader van het 12-dagen-criterium.

6.3 Overige verenigingen

Uit tabel 5.3 volgt dat de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ten gevolge van de voor geluid naar de omgeving meest relevante activiteiten bij de drie overige verenigingen op het Eurocircuit-terrein ten hoogste 43, 36 en 42 dB(A) bedragen voor respectievelijk de wielervereniging, de fietscrossvereniging en de politiehondenvereniging. Hiermee wordt voor alle verenigingen ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer van 50 en 45 dB(A) voor respectievelijk de dag- en avondperiode.

6.4 MER-varianten

Uit de rekenresultaten met aanvullende geluidafschermende voorzieningen in de vorm van 6 m hoge wallen rondom de circuits volgt dat er een reductie kan worden behaald van:

- ca. 3 dB(A) (beoordelingshoogte 1,5 m) tot 5 dB(A) (beoordelingshoogte 5 m) ter hoogte van de woning Weerderdijk 5 (de hoogste belaste woning vanwege het rallycrosscircuit)
- ca. 2 dB(A) ter hoogte van de woningen aan de Victoriédijk (hoogst belast vanwege het motocrosscircuit);
- ca. 2 dB(A) ter hoogte van de woonwijk Lage Heide, vanwege de activiteiten op het motocrosscircuit.

Wanneer wordt uitgegaan van een lagere walhoogte van bijvoorbeeld vijf meter neemt de afschermende werking significant af, met name voor de hogere beoordelingshoogten. Een hoogte van meer dan zes meter wordt als niet realistisch beoordeeld, vanwege de toename in benodigde ruimte rond de circuits om de wallen te plaatsen en de bijbehorende grotere hoeveelheid grond.

6.5 Cumulatie

6.5.1 Verenigingen onderling

Uit tabel 5.8 volgt dat de hoogste gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van rallycross- en motocrosstrainingen 56 dB(A) bedraagt op 1,5 meter hoogte, berekend ter hoogte van de Weerderdijk 5. Dit betreft een marginale toename van 1 dB ten opzichte van de situatie waarbij alleen een training op het rallycrosscircuit plaatsvindt. Op basis van de rekenresultaten voor de situatie met afscherpende voorzieningen, zoals gegeven in tabel 5.7 kan deze toename weer teniet worden gedaan en kan de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van de gelijktijdige trainingsactiviteiten met 3 tot 4 dB worden gereduceerd.

De grootste toename van de geluidbelasting ten gevolge van cumulatie van beide circuits bedraagt 3 dB, berekend ter hoogte van de Victoriédijk 3. De gecumuleerde geluidbelasting op deze positie bedraagt in dit geval 46 dB(A) op 1,5 meter hoogte. Op deze positie is de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van de twee verenigingen lager dan de standaard grenswaarde voor vergunningverlening uit de Handreiking van 50 dB(A) in de dagperiode voor een enkele inrichting.

6.5.2 Cumulatie met wegverkeerslawaai

Voor de meeste beschouwde woningen bevindt het wegverkeersgeluid zich in dezelfde range als het geluidniveau ten gevolge van de meest luidruchtige activiteiten op het rallycrosscircuit (zie tabel 5.6). Dit heeft tot gevolg dat voor de woningen die de hoogste geluidbelasting ondervinden door het rallycrosscircuit (Victoriédijk 27, Mgr. Smetsstraat 44/46, Weerderdijk 5) cumulatie met wegverkeersgeluid leidt tot een beperkte verhoging van het geluidniveau van maximaal ca. 2 dB. De hoogst berekende waarde voor $L_{CUM,dag}$ bedraagt 59 dB(A) op 5 m hoogte aan de woning Weerderdijk 5. Hierbij dient te worden opgemerkt dat bij deze woning het wegverkeersgeluid geen significante bijdrage levert.

Ter volledigheid is in het onderzoek tevens de cumulatie van het wegverkeersgeluid met het industriegeluid ten gevolge van het motocrosscircuit beschouwd (zie tabel 5.10). Dit is naar verwachting formeel niet verplicht, omdat het motocrosscircuit waarschijnlijk niet zal worden meegenomen in de nieuwe geluidzone. Ook voor deze gecumuleerde waarde geldt dat voor de woningen met de hoogste geluidbelasting vanwege het motocrosscircuit (Victoriédijk) de toename ten gevolge van het wegverkeersgeluid beperkt is tot enkele dB's. De hoogste waarde van 58 dB(A) wordt hier berekend op positie 6 (Mgr. Smetsstraat 40).

De Wet geluidhinder kent geen grenswaarden voor de gecumuleerde geluidniveaus. De grenswaarde voor bestaande woningen bij wijziging van een geluidzone voor industrieterreinen bedraagt 60 dB(A). In de situatie bij het Eurocircuit geldt dat voor alle woningen de gecumuleerde geluidniveaus voldoen aan deze industriegeluid-grenswaarde.

Hieruit kan worden afgeleid dat er sprake is van een akoestisch gezien acceptabel woon- en leefklimaat.

6.6 Geluidzonering

6.6.1 Inleiding

Zoals in paragraaf 2.3 reeds beschreven, is er in de huidige situatie sprake van een geluidzone van rechtswege rondom het Eurocircuit, waarvan de ligging kan worden gereconstrueerd. Deze geluidzone van rechtswege is aangegeven met de blauwe lijn in de figuren 3 tot en met 7.

Bij het door de gemeenteraad op 15 juli 2021 gekozen scenario 2 wordt zowel voor het rallycrosscircuit als het motocrosscircuit uitgegaan van een openstellingsduur van minder dan 8 uur per week (met uitzondering van drie wedstrijdweekenden voor elk circuit). Dit betekent dat het opnemen van een geluidzone in het nieuwe bestemmingsplan formeel niet noodzakelijk is. Het handhaven van de geluidzone behoort echter wel tot de planologische mogelijkheden. In de volgende paragrafen wordt kort ingegaan op de consequenties van het handhaven van de geluidzone en van het dezoneren van het terrein. Voor de variant met geluidzone wordt onderscheid gemaakt in de situatie waarbij uitsluitend het rallycrosscircuit wordt gezoneerd en de situatie met een geluidzone rond beide circuits. Voor de variant waarbij het rallycrosscircuit wordt gezoneerd en het motocrosscircuit niet, is in paragraaf een voorstel gedaan voor de ligging van de gewijzigde geluidzone.

6.6.2 Geluidzone rond rallycrosscircuit

Jurisprudentie bij de Raad van State (bijvoorbeeld zaaknr. 200600350/1 d.d. 21 februari 2007) geeft aan dat het niet is toegestaan bij geluidgezoneerde circuits een uitzondering te maken voor de incidentele bedrijfssituatie als het gaat om toetsing aan de geluidzone. Dit betekent dat indien de geluidzone wordt gehandhaafd ten behoeve van het rallycrosscircuit, dat dan de meest luidruchtige wedstrijden dienen te worden getoetst aan de zonegrens. De meest luidruchtige activiteiten op het rallycrosscircuit zijn de nationale en internationale kampioenschappen rallycross. De geluidcontouren van deze wedstrijden zijn berekend en opgenomen in figuur 3. De 50 dB(A)-contour (in geel weergegeven) bevindt zich op ca. 600 m uit het hart van het rallycrosscircuit. De blauwe contour stelt de 50 dB(A)-begrenzing van de zone van rechtswege voor, zoals die in eerste aanleg is bepaald op basis van de meest luidruchtige rallycrosswedstrijd in 1985. De geluidbelasting ten gevolge van het rallycrosscircuit bedraagt ten hoogste ca. 58 dB(A) ter hoogte van de woning Weerderdijk 5 (beoordelingshoogte 5 m) en voldoet hiermee aan de grenswaarde uit de Wet geluidhinder voor bestaande situaties van 60 dB(A) voor woningen binnen de (industrie)geluidzone.

Noot:

Indien de woning Weerderdijk 5 wordt verplaatst, dan geldt een grenswaarde van 55 dB(A) voor geprojecteerde woningen in de (industrie)geluidzone. Deze waarde zal mogelijk in beperkte mate

worden overschreden (afhankelijk van de exacte locatie van de nieuw te realiseren woning), indien geen aanvullende geluidreducerende maatregelen worden gerealiseerd. Voor wat betreft het wegverkeersgeluid ten gevolge van de gezoneerde Weerderdijk geldt een waarde van 58 dB (L_{den}). Aan deze grenswaarde wordt wel voldaan.

Het motocrosscircuit geldt vanwege de openstellingsduur van minder dan 8 uur per week (met uitzondering van drie wedstrijdweekenden) niet als zoneringsplichtige inrichting en wordt in deze variant niet meegenomen bij de geluidzonering. De geluidniveaus in de woonomgeving ten gevolge van het motocrosscircuit (als vergunningplichtige inrichting) kunnen in dit geval worden getoetst aan de grenswaarden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (Handreiking). De trainingdagen (2 maal per week) en de jeugdwedstrijd (1 dag per jaar) vormen de representatieve bedrijfssituatie, met een geluidbelasting op de hoogst belaste woning (Victoriedijk 27) van ca. 48 dB(A) voor de trainingen (beoordelingshoogte 1,5 m) en ca. 49 dB(A) voor de jeugdwedstrijd. Er wordt hiermee ruimschoots voldaan aan de grenswaarde uit de Handreiking voor bestaande situaties (55 dB(A)) en zelfs aan de grenswaarde voor nieuwe situaties (50 dB(A)).

Voor de MX GP, de KNMV-wedstrijden en de ééndaagse wedstrijden (samen 6 dagen op jaarbasis in de voorgenomen situatie) worden hogere geluidniveaus berekend (van ca. 56 dB(A) tijdens de eendaagse wedstrijden tot ca. 64 dB(A) tijdens de MX GP). Deze geluidniveaus zijn vergunbaar als incidentele bedrijfssituatie onder het zogenaamde "12 dagen-criterium".

Voordelen van deze aanpak:

- aanpak in nieuw bestemmingsplan in lijn met het voorgaande bestemmingsplan; de bestaande geluidzone (van rechtswege) wordt fors verkleind;
- het handhaven van een geluidzone rond het rallycrosscircuit betekent dat de mogelijkheid open wordt gehouden om eventueel in de toekomst de openstellingsduur van het rallycrosscircuit te verruimen tot 8 uur of meer, met bijvoorbeeld stillere activiteiten.

Nadeel van deze aanpak: de twee inrichtingen mogen geen technische, organisatorische en functionele binding hebben.

6.6.3 Geluidzone rond rallycrosscircuit én motocrosscircuit

Als tweede mogelijkheid zou ervoor kunnen worden gekozen om behalve het rallycrosscircuit ook het motocrosscircuit mee te nemen bij de geluidzonering. De geluidzone heeft in dit scenario betrekking op hetzelfde terrein als de geluidzone in het voorgaande bestemmingsplan (rallycross- en motocrosscircuit). In dit geval zal de ligging van de geluidzone worden bepaald door de luidruchtigste wedstrijd op beide circuits. In de praktijk is dit de MX GP op het motocrosscircuit, waarvan de geluidcontouren zijn aangegeven in figuur 8 bij dit rapport. De 50 dB(A)-contour is (in beperkte mate) ruimer dan de in eerdere rapportages aangegeven geluidzone van rechtswege, die was bepaald

uitgaande van de contour behorend bij de meest luidruchtige rallycrosswedstrijd uit het DGMR-rapport uit 1985.

Noot:

Indien de geluidzone van rechtswege zou worden gebaseerd op de 50 dB(A)-geluidcontour ten gevolge van de MX GP in 1993 (zie ook het cursief in paragraaf 2.3), dan zou de nieuwe zone kleiner zijn dan deze zone van rechtswege.

De geluidbelasting ter hoogte van woningen tijdens MX GP bedraagt maximaal ca. 65 dB(A) ter hoogte van de woningen aan de Victoriedijk (beoordelingshoogte 5 m). Formeel ontstaat hier een knelpunt, aangezien de Wet geluidhinder een bovengrens kent voor de geluidbelasting nabij bestaande woningen binnen de zone van 60 dB(A). Met afscherpende voorzieningen (zie paragraaf 4.2) zou deze geluidbelasting kunnen worden gereduceerd tot ca. 64 dB(A).

Voordelen van deze aanpak:

- een geluidzone rond beide circuits biedt maximale flexibiliteit voor de bedrijfsvoering op deze circuits;
- de eis dat de twee inrichtingen geen technische, organisatorische en financiële binding mogen hebben vervalt (men kan dus bijvoorbeeld evenementen organiseren die op beide circuits plaatsvinden).

Nadelen van deze aanpak:

- ook met aanvullende afscherpende voorzieningen is het niet mogelijk om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder-grenswaarde van 60 dB(A) ten gevolge van de MX GP;
- de in eerder onderzoek voorgestelde ligging van de geluidzone van rechtswege is naar verwachting onvoldoende ruim om de MX GP mogelijk te maken. Er zal dus moeten worden uitgegaan van een ruimere zone van rechtswege, gebaseerd op de MX GP zoals die werd verreden in 1993.

6.6.4 Geen geluidzone

Omdat in het door de gemeenteraad op 15 juli 2021 gekozen scenario 2 zowel voor het rallycrosscircuit als het motocrosscircuit wordt uitgegaan van een openstellingsduur van minder dan 8 uur per week (met uitzondering van drie wedstrijdweekenden voor elk circuit) is het opnemen van een geluidzone in het bestemmingsplan formeel niet noodzakelijk. Indien wordt gekozen voor het dezone van het Eurocircuit, vervalt de geluidzone van rechtswege en de toets aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. In dit geval kan aansluiting worden gezocht bij de geluidnormen die worden gesteld aan de individuele inrichtingen in het kader van het Activiteitenbesluit milieubeheer:

- voor het rallycrosscircuit en motocrosscircuit (als vergunningplichtige inrichtingen): de grenswaarden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening;

- voor de overige inrichtingen: de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit (art. 2.17).

Voor het rallycrosscircuit geldt dat de hoogste geluidbelasting optreedt tijdens de nationale en internationale kampioenschappen (samen 12 dagen op jaarbasis) en de vrije trainingdagen (8 dagen per jaar). Voor deze situaties bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten hoogste respectievelijk ca. 56 en 55 dB(A) dB(A) ter hoogte van de woning Weerderdijk 5 (beoordelingshoogte 1,5 m). Dit betekent voor de internationale kampioenschappen een marginale overschrijding met 1 dB(A) van de grenswaarde voor bestaande situaties (55 dB(A)). Deze berekende overschrijding kan worden opgeheven door de realisatie van een afschermende voorziening (zie tabel 5.7). Daarmee is het voor het rallycrosscircuit niet noodzakelijk om hogere grenswaarden te hanteren voor incidentele bedrijfssituaties. Indien een dergelijke voorziening niet wordt gerealiseerd, zou voor de nationale en internationale kampioenschappen een beroep kunnen worden gedaan op de 12-dagen regeling die geldt voor de incidentele bedrijfssituaties.

Voor het motocrosscircuit geldt in deze situatie dat de representatieve bedrijfssituatie wordt gevormd door de trainingdagen (2 maal per week) en de jeugdwedstrijd (1 dag per jaar), met een geluidbelasting op de hoogst belaste woning (Victoriedijk 27) van ca. 48 dB(A) tijdens de trainingen en ca. 49 dB(A) voor de jeugdwedstrijd. De MX GP, de KNMV-wedstrijden en de ééndaagse wedstrijden (samen 6 dagen op jaarbasis) kunnen als incidentele bedrijfssituatie worden beschouwd met een geluidbelasting variërend van ca. 56 dB(A) tijdens de eendaagse wedstrijden tot ca. 64 dB(A) tijdens de MX GP.

Voordelen van deze aanpak:

- er hoeft geen nieuwe (verkleinde) geluidzone te worden vastgelegd in het bestemmingsplan;
- er zijn geen aanvullende voorzieningen nodig om bij de huidige bedrijfsvoering te kunnen voldoen aan de wettelijke grenswaarden.

Nadelen van deze aanpak:

- het dezoneren van het Eurocircuit betekent dat de mogelijkheid verdwijnt om eventueel in de toekomst de openstellingsduur van het rallycrosscircuit (of het motocrosscircuit) te verruimen tot 8 uur of meer, met bijvoorbeeld stillere activiteiten;
- de twee inrichtingen mogen geen technische, organisatorische en financiële binding hebben.

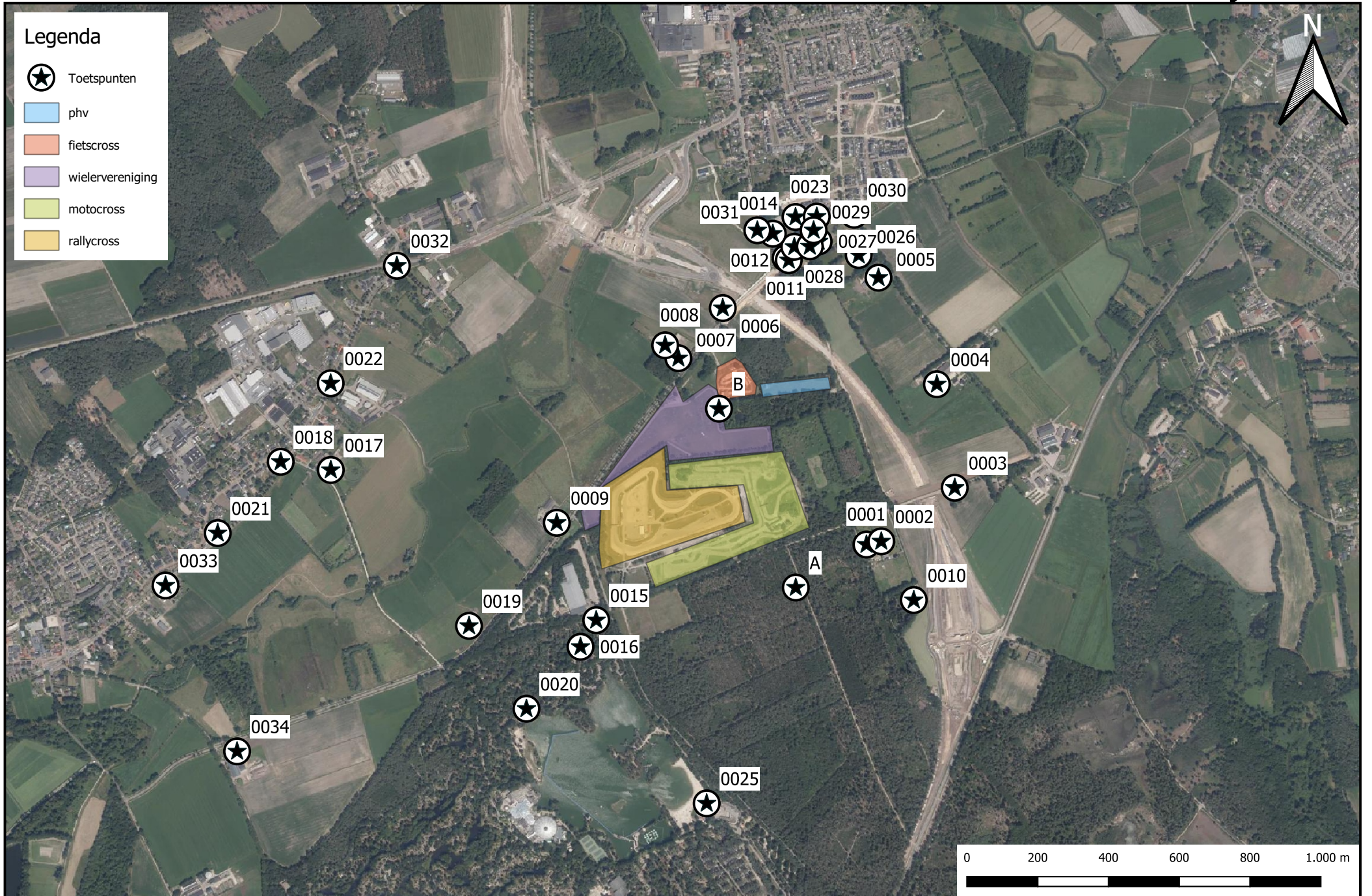
6.6.5 Voorstel gewijzigde geluidzone

De thans aanwezige geluidzone van rechtswege heeft betrekking op beide circuits voor gemotoriseerde sport. Naar verwachting zal in het nieuwe bestemmingsplan deze geluidzone worden verkleind. Als meest waarschijnlijke scenario geldt hierbij dat de

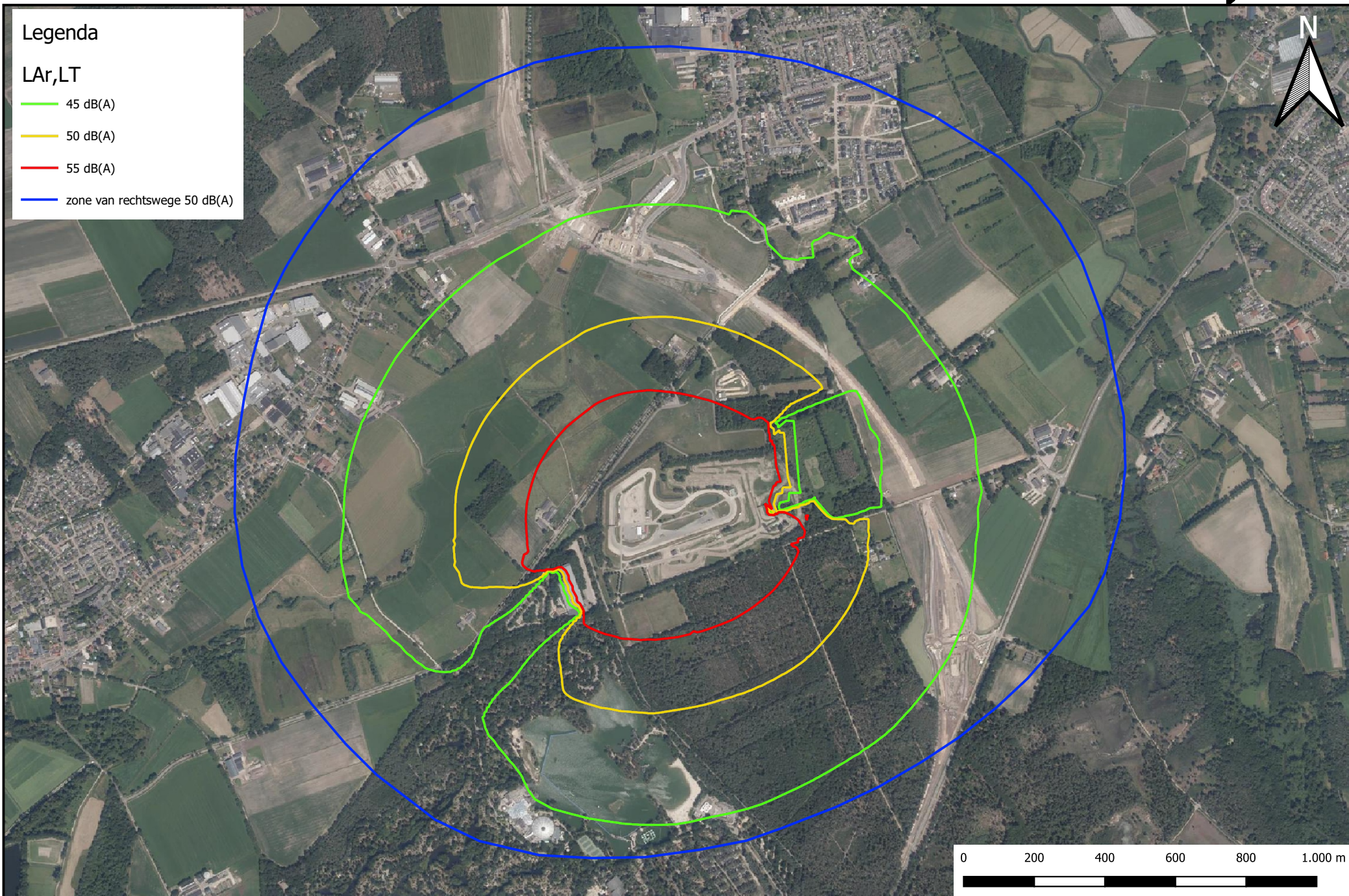
geluidzone uitsluitend betrekking zal hebben op het rallycrosscircuit. Een nieuwe zonegrens kan hierbij worden gebaseerd op de 50 dB(A)-geluidcontour van de meest luidruchtige activiteit op het rallycrosscircuit (de nationale- en internationale kampioenschappen). In figuur 13 is een voorstel opgenomen voor de zonegrens ten behoeve van een verkleinde geluidzone behorend bij het rallycrosscircuit. Hierbij is uitgegaan van een beoordelingshoogte van 5 m. Voorts biedt de zonegrens ruimte voor wijzigingen die kunnen optreden in de geluidoverdracht, bijvoorbeeld ten gevolge van aan- of afwezigheid van geluidafscherpende objecten (o.a. de skihal).

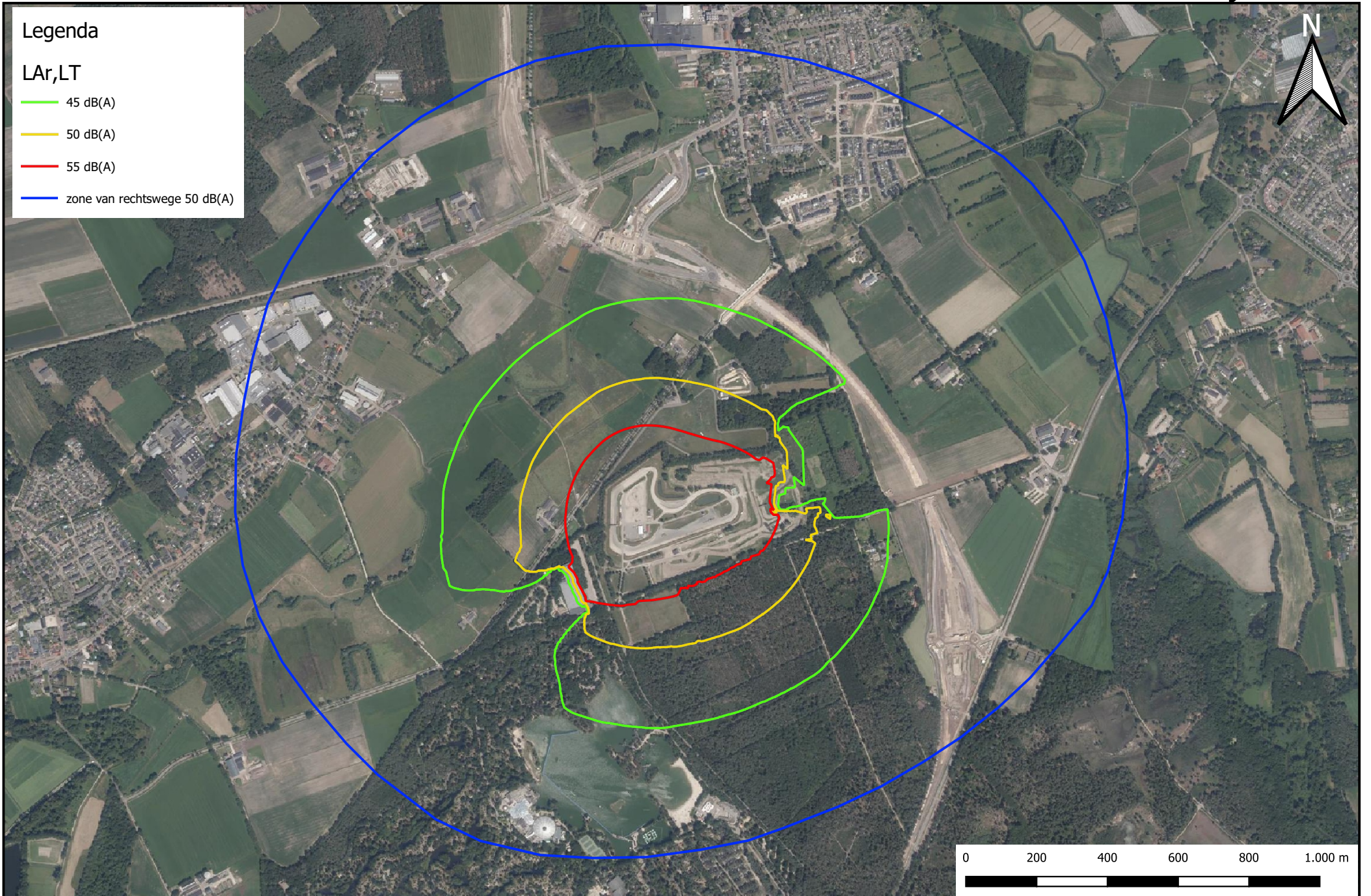
Zoetermeer,

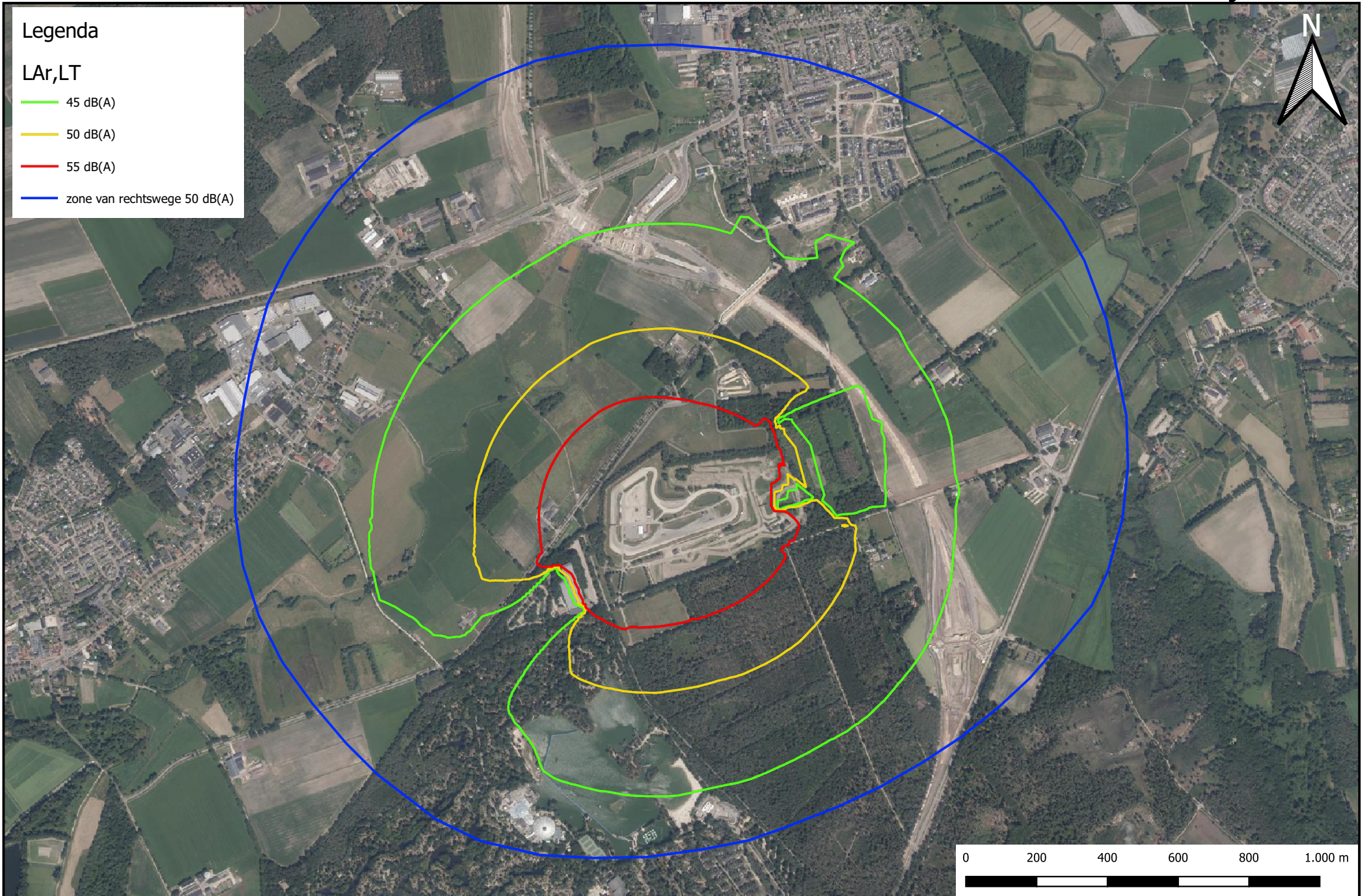
Dit rapport bevat 46 pagina's, 13 figuren en 1 bijlage.

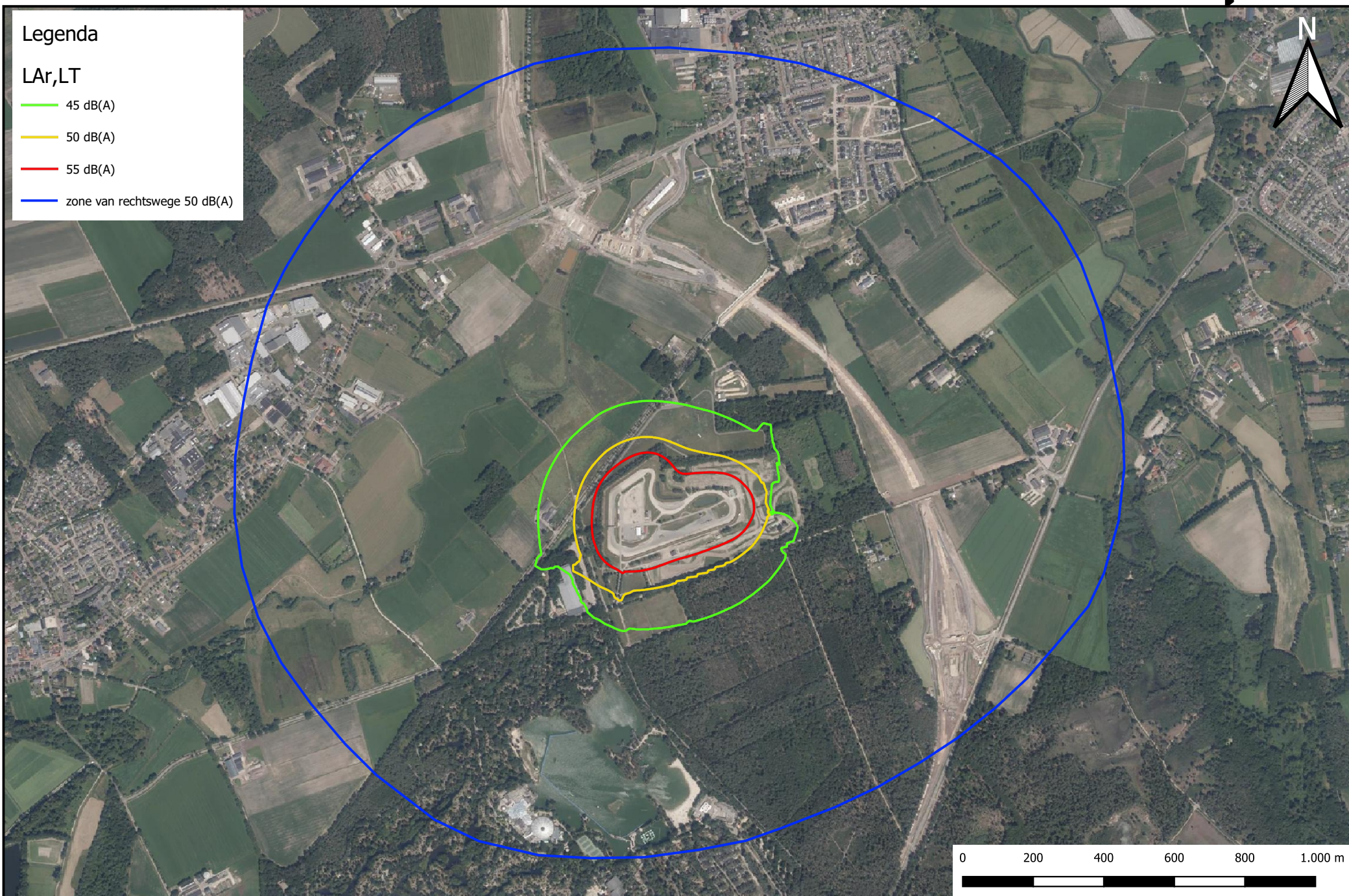


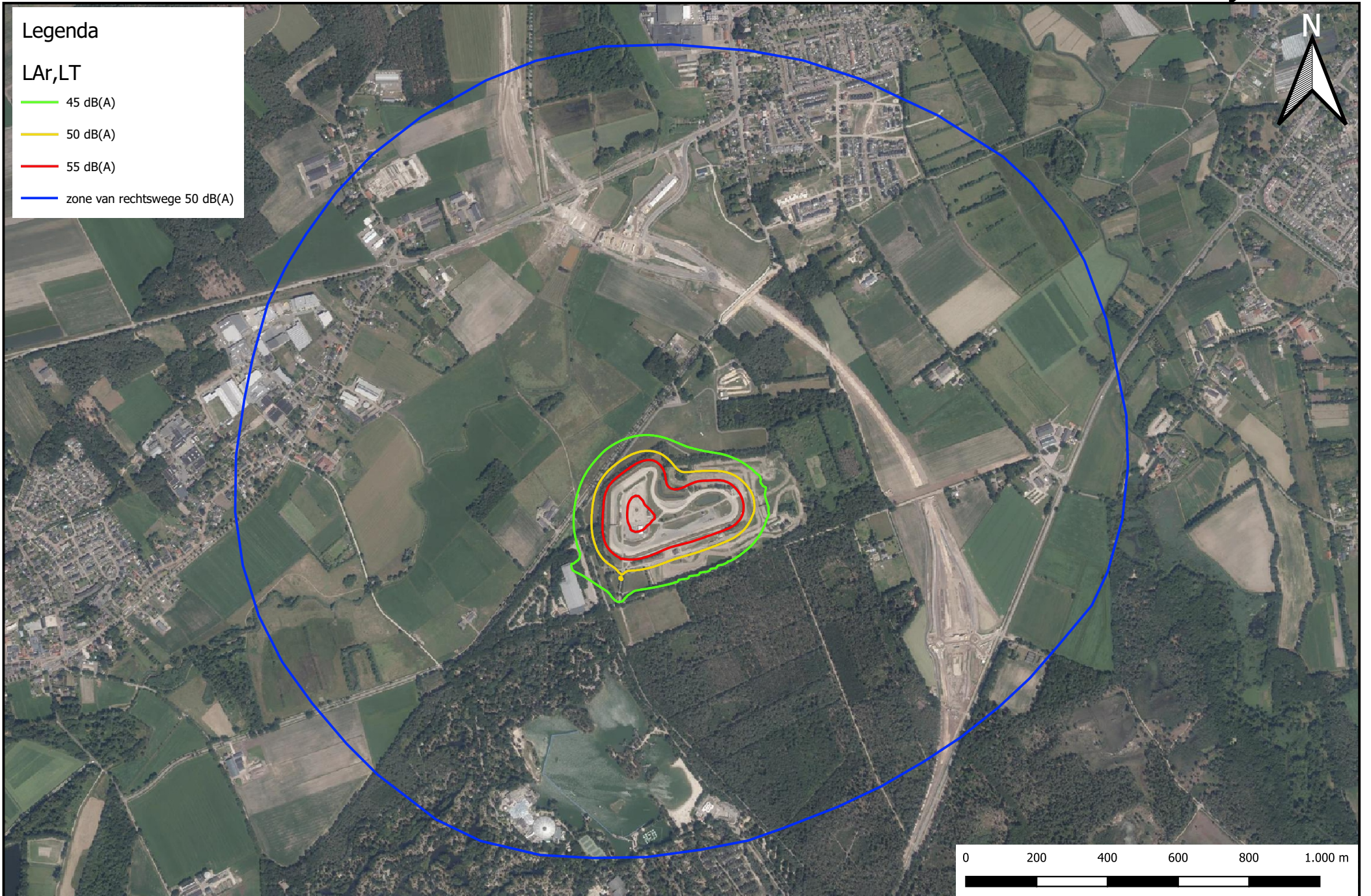


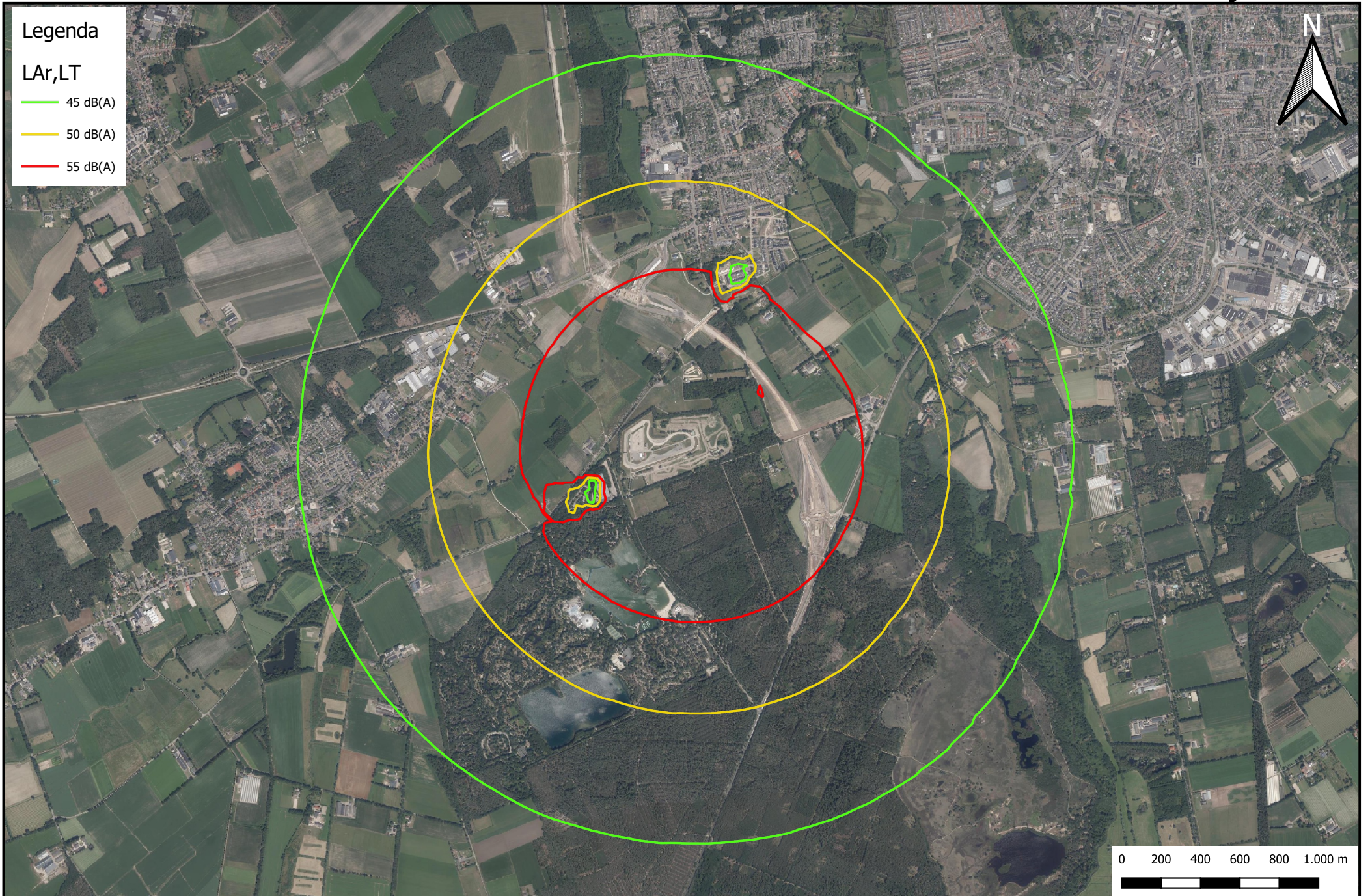


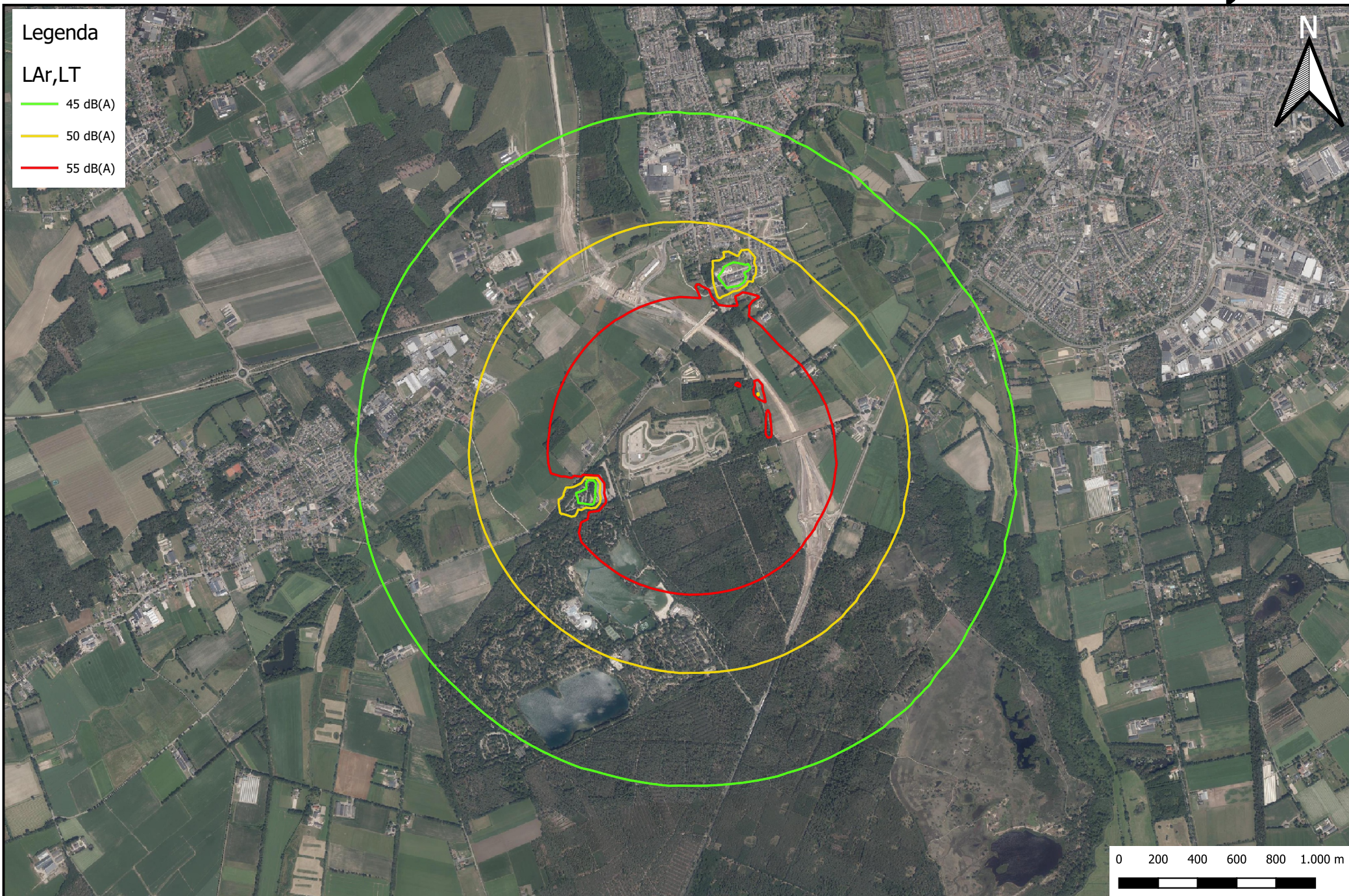


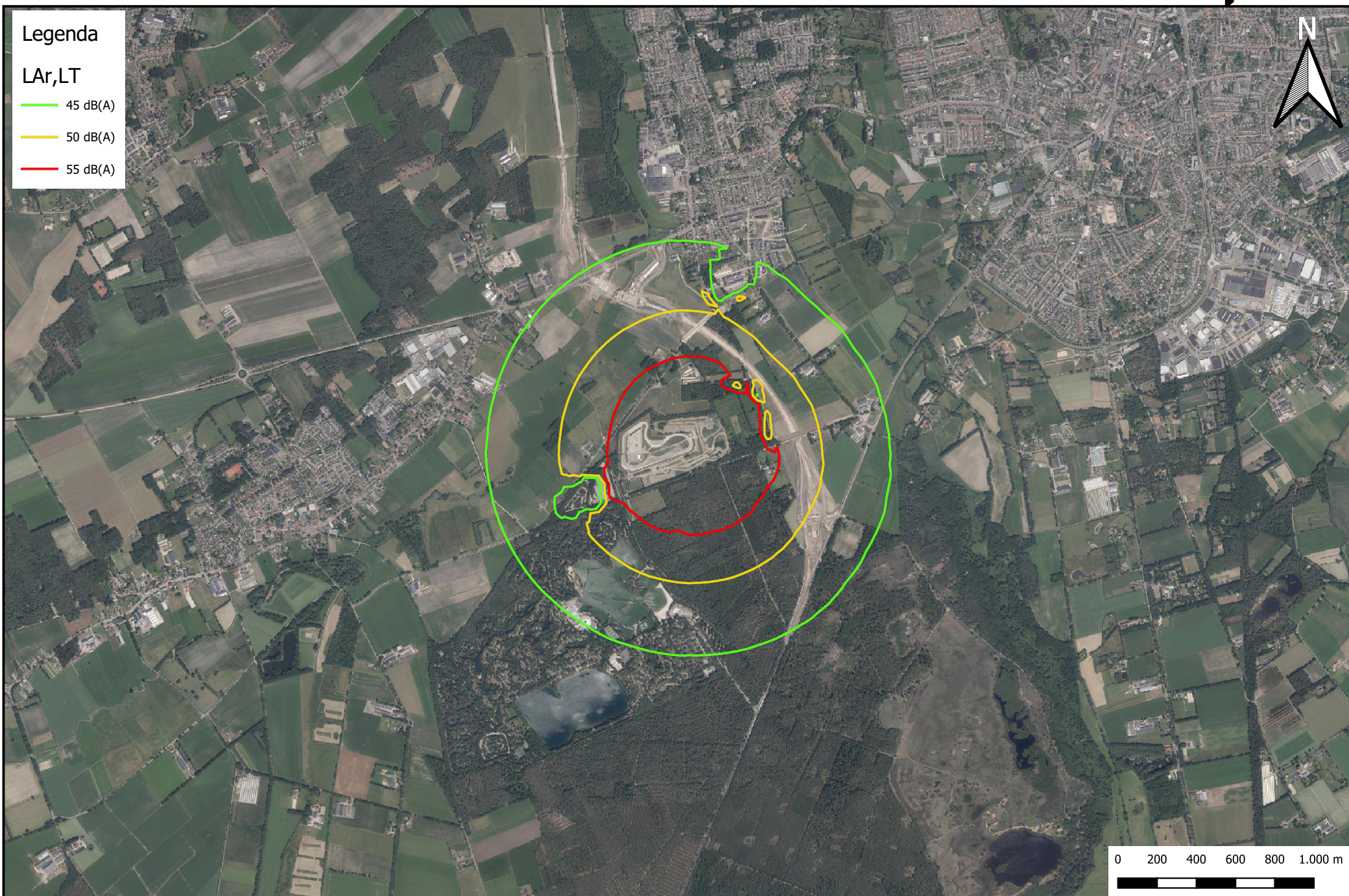


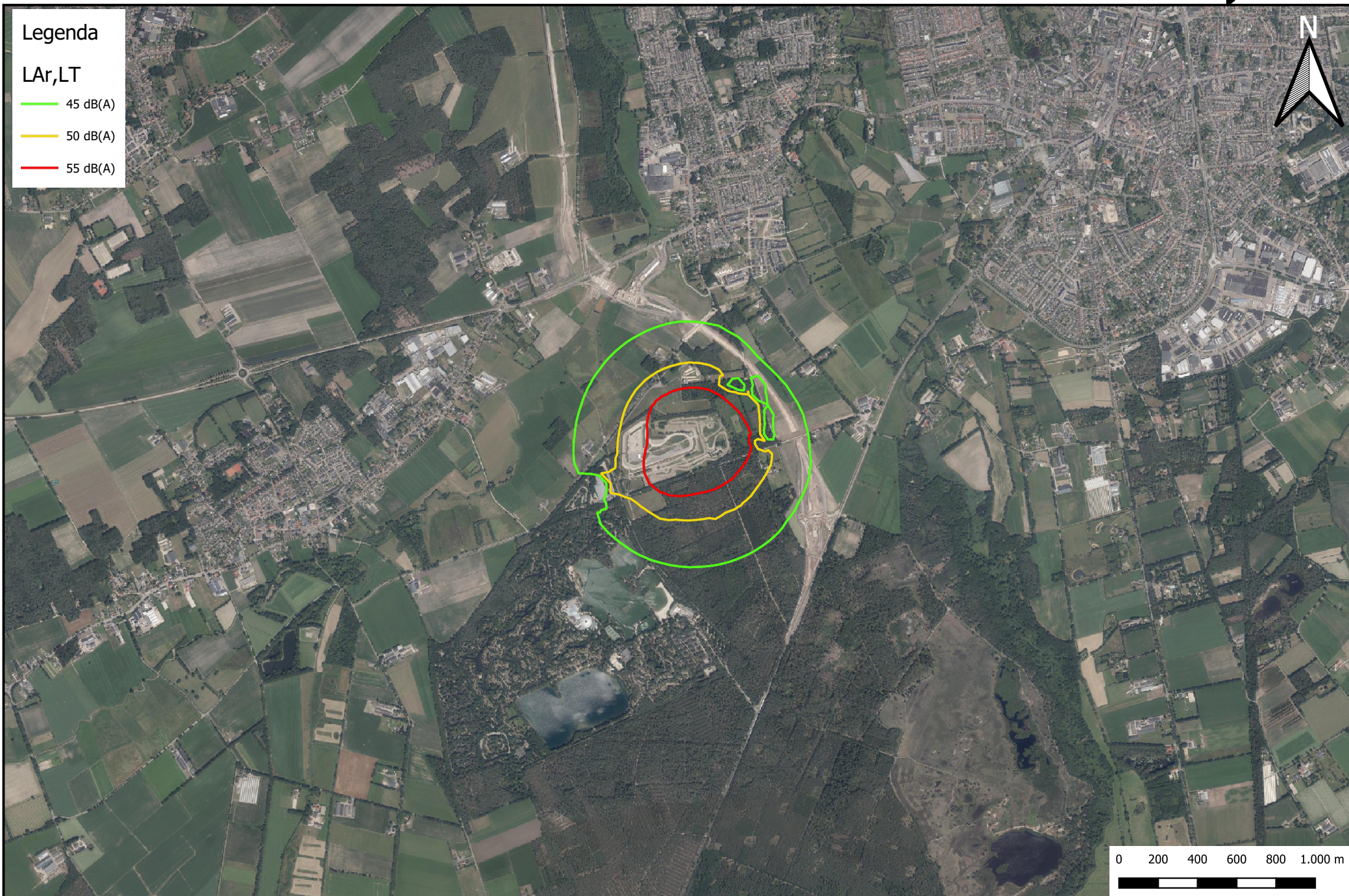


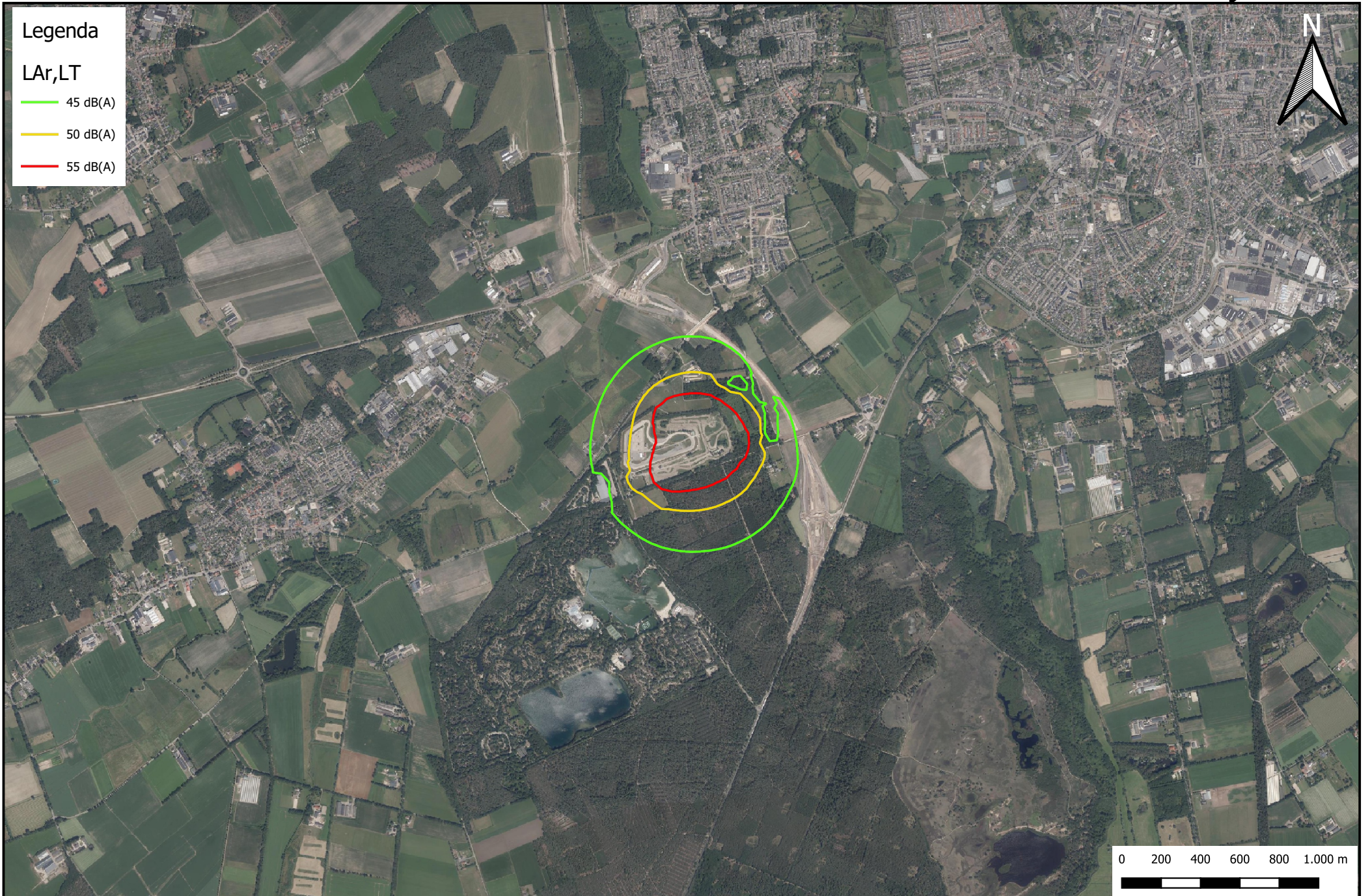


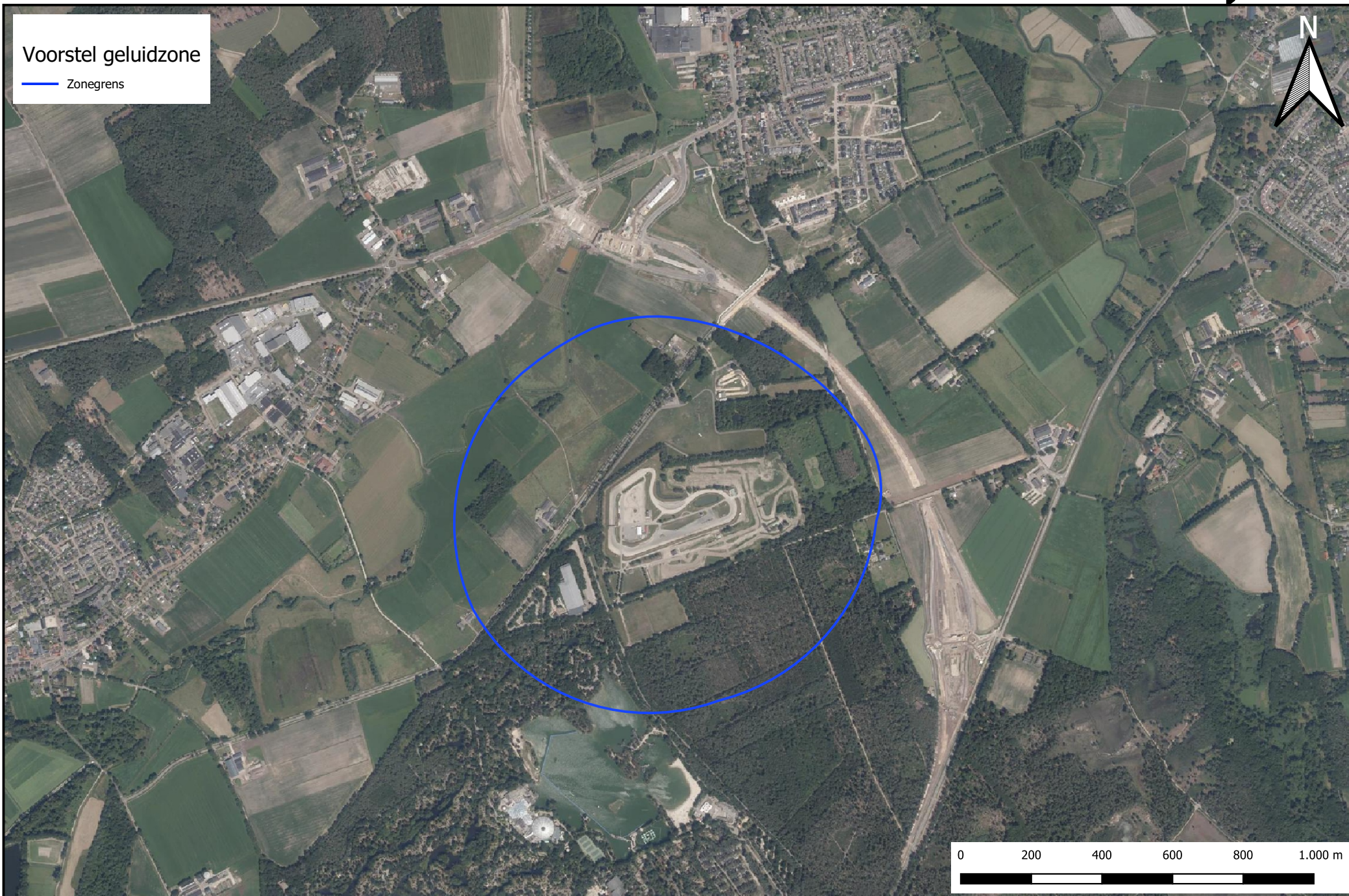














Op zondag 14 augustus 2016 zijn metingen uitgevoerd tijdens de wedstrijddag van het “Rallycross Challenge Europe (RCE - E.K.). Het raceprogramma tijdens deze dag was als volgt:

10:00 Opwarmronden support event
 10:15 Opwarmronden RCE
 11:00 2nd Heat RCE
 12:30 3rd Heat support event
 13:15 3rd Heat RCE
 14:30 4th Heat RCE
 15:30 Semi-/Finals support event
 16:00 Semi-/Finals RCE

Tijdens deze dag zijn metingen uitgevoerd op meetpositie A (zie figuur 1.1 op de volgende pagina) gedurende enkele langere intervallen. In tabel 1 zijn deze intervallen weergegeven en is tevens het gemeten equivalente geluidniveau tijdens ieder interval gegeven. Tenslotte wordt ook de bedrijfsduurcorrectie voor ieder interval en het totale bedrijfsduurgecorrigeerde immissiegeluidniveau (L_i) voor de dagperiode per interval gegeven.

Tabel 1. Gemeten equivalente geluidniveaus tijdens RCE

Betreft interval	Gemeten equivalent geluidniveau $L_{A,eq}$	Bedrijfsduurcorrectie	Bedrijfsduurgecorrigeerd immissiegeluidniveau $L_{i,dag}$
10:01 – 12:26	53.0	-7.0	46.0
13:13 – 13:32	60.3	-15.6	44.7
13:33 – 14:43	56.3	-10.1	46.1
14:55 – 17:08	59.1	-7.3	51.8
		Totaal immissie $L_{i,dag}$	54.2

De spectra van de vier afzonderlijke metingen zijn in figuur 1.1 weergegeven. Door de bedrijfsduurgecorrigeerde spectra bij elkaar op te tellen is het totale bedrijfsduurgecorrigeerde immissiegeluidniveau $L_{i,dag}$ van 54,2 dB(A) berekend.

Op basis van de afstand tot het circuit is met behulp van het akoestisch rekenmodel bepaald welke (spectrale) correcties er dienen te worden toegepast voor de afname van het geluid door de geometrische uitbreiding (D_{geo}), luchtabsorptie (D_{lucht}) en bodemeffecten (D_{bodem}). In tabel 2 zijn deze correcties en de berekening van het totale bronvermogen op het circuit gegeven op basis van het spectrale bedrijfsduurgecorrigeerde immissiegeluidniveau.

Tabel 2. Berekening bronvermogen op het circuit

Betreft	Geluidniveau in dB(A) voor octaafband met middenfrequentie in Hz									Totaal
	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
L_i, dag	13.1	26.9	35.4	47.8	49.8	49.2	42.5	30.1	24.2	54.2
D_{geo}	61.67	61.6 7	61.6 7	61.6 7	61.6 7	61.67	61.67	61.67	61.67	
D_{lucht}	0.01	0.02	0.09	0.26	0.56	0.98	2.13	6.5	23.05	
D_{bodem}	-7.49	-7.49	2.76	5.15	6.18	1	-1	-1	-1	
Bronvermogen L_{WR}	67.3	81.0	99.9	114. 9	118. 2	112.8	105.3	97.3	108.0	121.0

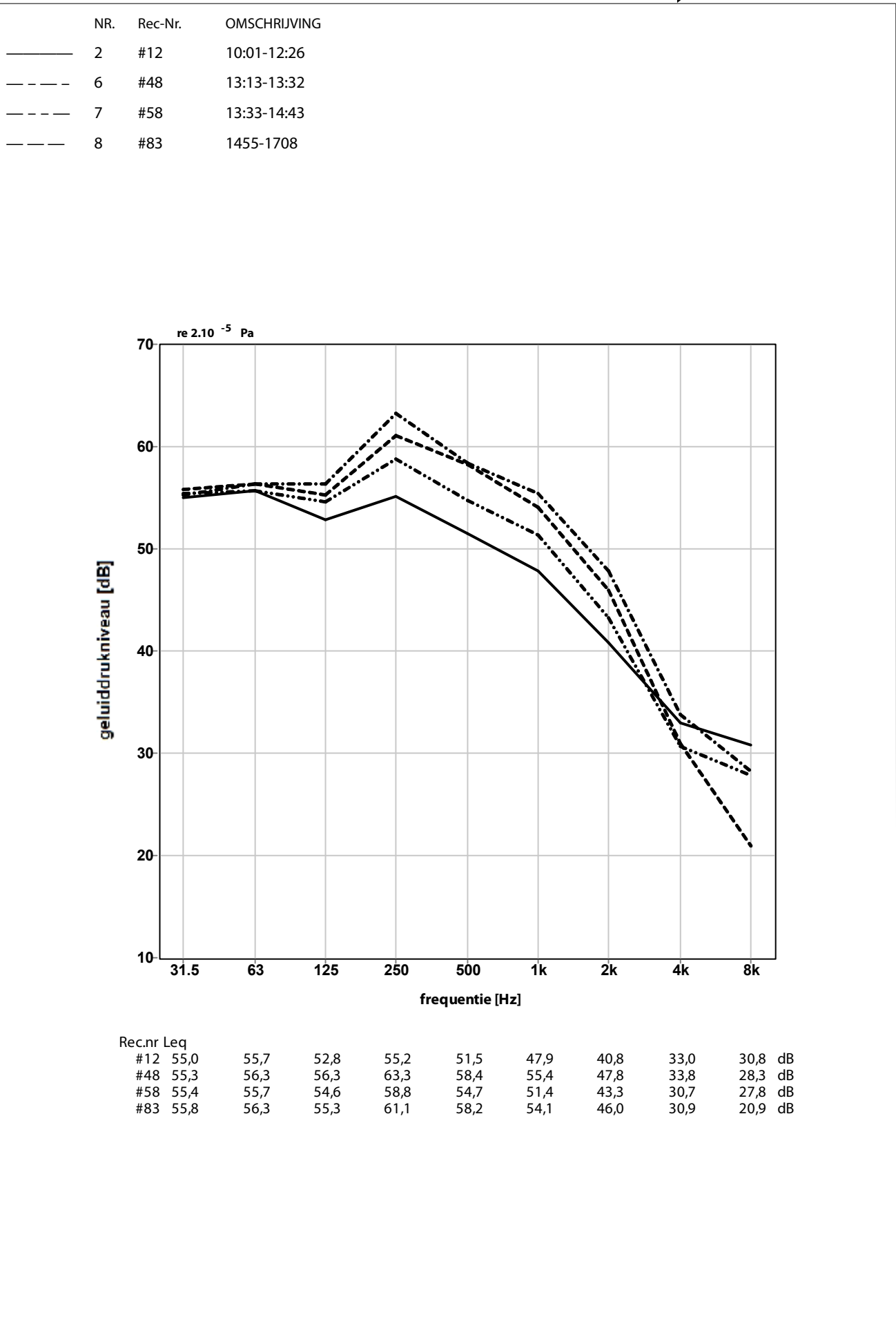
Uit tabel 2 volgt dat het bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogen voor de gehele dag circa 121 dB(A) bedroeg.

Het bepaalde totale bronvermogen is gebruikt ten behoeve van het akoestisch rekenmodel. Het in het rekenmodel gehanteerde geluidsspectrum is bepaald op basis van het gemeten geluidniveau ter hoogte van positie B op circa 90 meter van het circuit, tussen positie A en het circuit (zie ook onderstaande figuur). Dit spectrum is weergegeven in figuur 1.2 van deze bijlage. In het rekenmodel zijn vervolgens 51 bronnen gelijkmatig over het circuit verdeeld en is het gemeten spectrum uit figuur 2 opgehoogd om tot het totale bronvermogen van circa 121 dB(A) te komen.

Figuur 1.1 Ligging meetposities A en B ten opzichte van het reallycrosscircuit



EA 1040 – Spectrale resultaten geluidmetingen rallycross immissiepositie A

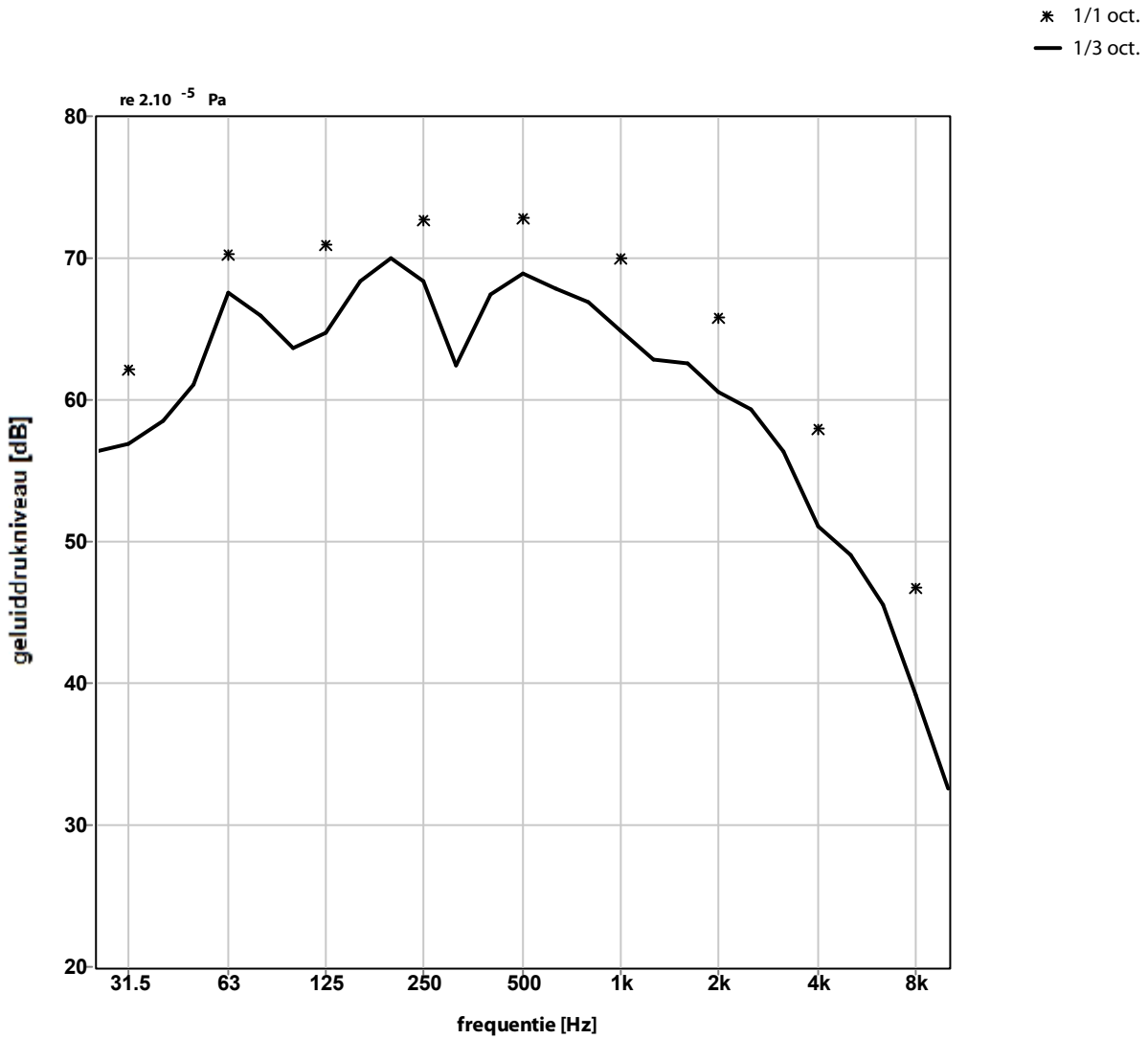


Calculat versie 3.8.12 bestandsnaam: e1040-1-immissie.lvn R#:12, 48, 58, 83

Representatief spectrum, zoals gemeten op positie B
Gebruikt ten behoeve van rekenmodel



meetdatum 16082016
bestandsnaam testing.lvn
meettijd 481,6 sec.
meting nr. 9



Calculat versie 3.8.12 bestandsnaam: testing.lvn R#:22

ontwerp bestemmingsplan Eurocircuit Bergeijk
Gemeente Bergeijk
Projectnummer 0474260.100

Bijlage 7 Onderzoek luchtkwaliteit (13 april 2023)



Bestemmingsplan Eurocircuit

Onderzoek naar luchtkwaliteit in de omgeving



Bestemmingsplan Eurocircuit

Onderzoek naar luchtkwaliteit in de omgeving

opdrachtgever Gemeente Valkenswaard
rapportnummer EA 1040-15-RA-001
datum 13 april 2023
referentie FS/SV/DvdH/EA 1040-15-RA-001
verantwoordelijke ir. F.A.G.M. Schermer
opsteller ing. S. Vega
+31 85 8228 718
s.vega@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – nürnberg – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Plangebied	5
3	Wettelijk kader luchtkwaliteit	6
3.1	Wet milieubeheer	6
3.2	Niet in betekenende mate	6
4	Uitgangspunten	7
4.1	Algemeen	7
4.1.1	Relevante activiteiten	7
4.1.2	Emissiekentallen luchtverontreinigende stoffen	7
4.2	Baangebruik	9
4.2.1	Rallycrosscircuit	9
4.2.2	Motorcrosscircuit	10
4.2.3	Fietscross (BMX)	11
4.3	Verkeersaantrekkende werking	12
4.3.1	Aantallen	12
4.4	Terreinonderhoud	13
5	Berekeningen	14
5.1	Algemeen	14
5.2	Rekenresultaten	15
6	Beoordeling en conclusie	17

1 Inleiding

In voorbereiding op de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit heeft de gemeente Valkenswaard aan Peutz gevraagd onderzoek te verrichten naar het aspect luchtkwaliteit ten gevolge van de activiteiten die plaatsvinden op de diverse terreinen binnen het bestemmingsplangebied. Voorliggende rapportage is uitgevoerd in het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.) voor het nieuw vast te stellen bestemmingsplan.

Op het huidige gebied van dit bestemmingsplan bevinden zich de volgende terreinen (juridisch: 'inrichtingen'):

- een rallycrosscircuit (geëxploiteerd door de NRV);
- een motocrosscircuit (geëxploiteerd door MVV);
- een wielercrosscircuit (van wielervereniging TWC - de Kempen);
- een fietscrossparcours (van fietscrossclub Valkenswaard Lion d'Or);
- een politiehondenvereniging (PHV 'de Verdediger').

In voorliggend onderzoek wordt de volgende situatie beschouwd:

- de voorgenomen situatie voor het bestemmingsplan, waarbij het feitelijk huidige gebruik wordt gelegaliseerd.

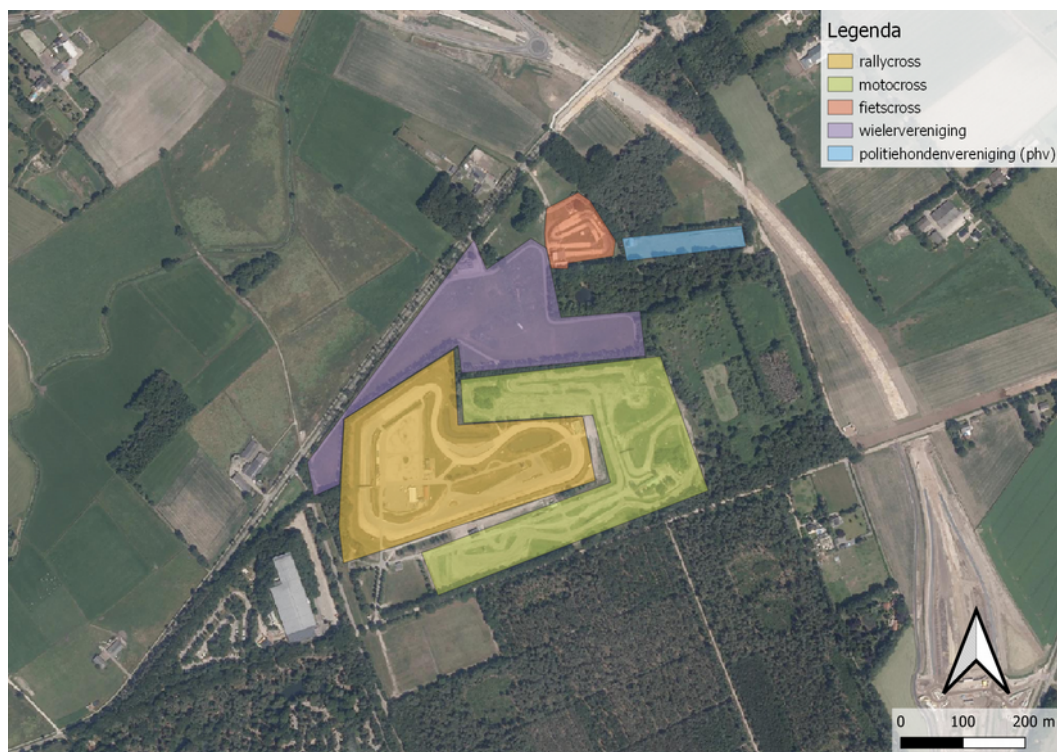
De voorgenomen situatie onderscheidt zich met name van de huidige situatie door het organiseren van een endurowedstrijd vanaf het motocrosscircuit. Deze activiteit is in de huidige situatie conform het vigerende bestemmingsplan niet toegestaan.

De emissie van NO_x, fijnstof (PM₁₀) en ultra-fijnstof (PM_{2,5}) wordt berekend op basis van de beoogde activiteiten. Middels een verspreidingsmodel wordt de bijdrage aan de heersende achtergrondconcentratie berekend en wordt de bijdrage getoetst aan de grenswaarden conform het 'Activiteitenbesluit milieubeheer'. Er wordt beoordeeld of sprake is van een goede ruimtelijke ordening voor het aspect luchtkwaliteit.

2 Plangebied

Het Eurocircuit is gelegen in de gemeente Valkenswaard. De ligging van de verschillende verenigingen is weergegeven in figuur 2.1. In bijlage 2 achter aan deze rapportage is ook de ligging van de toetspunten in de omgeving weergegeven.

f2.1 Ligging verenigingen Eurocircuit



3 Wettelijk kader luchtkwaliteit

3.1 Wet milieubeheer

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in paragraaf 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen.

De voor de luchtkwaliteit bepalende stoffen zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}). In tabel 3.1 zijn de grenswaarden voor deze stoffen gegeven. De overige in de Wet milieubeheer opgenomen stoffen vormen geen probleem meer in Nederland. Deze verbindingen worden dan ook niet nader beschouwd.

t3.1 Grenswaarden conform Wet milieubeheer, bijlage 2

Stof	Type norm	Concentratie in µg/m ³
NO ₂	Jaargemiddelde	40
	Uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden	200
PM ₁₀	Jaargemiddelde	40
	Daggemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden	50
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25

3.2 Niet in betekenende mate

Onderdeel van de Wet milieubeheer is het begrip 'niet in betekenende mate (Besluit NIBM)'. Indien een nieuw initiatief in niet-betekenende mate bijdraagt aan de heersende achtergrondconcentratie kan toetsing aan de wettelijke grenswaarden achterwege blijven. Sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op 1 augustus 2009 is, conform de algemene maatregel van bestuur (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (Regeling NIBM), het begrip NIBM als 3% van de grenswaarde voor PM₁₀ en NO₂ gedefinieerd.

4 Uitgangspunten

4.1 Algemeen

4.1.1 Relevante activiteiten

In voorliggend onderzoek wordt uitgegaan van de huidige legale bedrijfsvoering van de op het Eurocircuit-terrein gevestigde inrichtingen en de beoogde situatie. De activiteiten van de inrichtingen voor dit scenario worden in de volgende paragrafen beschreven op basis van de informatie zoals verstrekt door de gemeente Valkenswaard. Deze informatie is onder andere opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) d.d. 6 juli 2022 en de eind-conceptversie van de milieu-effect-rapportage (MER) d.d. 7 april 2023. Tevens zijn de laatste wijzigingen met betrekking tot de activiteiten op het rallycrosscircuit, zoals op 14 maart en 11 april 2023 per e-mail verstrekt opgenomen in de berekeningen.

In de volgende paragrafen worden de uitgangspunten met betrekking tot activiteiten op de verschillende inrichtingen en bijhorende kentallen voor de NO_x -, PM_{10} - en $\text{PM}_{2,5}$ -emissie beschreven. Relevant voor de emissie van bovengenoemde luchtverontreinigende stoffen zijn:

- het baangebruik op het rallycross- en motocrosscircuit;
- de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van deelnemers en bezoekers;
- terreinonderhoud met dieselmaterieel.

De emissies van de stationaire installaties in de diverse gebouwen zijn in de voorliggende berekeningen niet meegenomen. Deze emissies zijn ondergeschikt aan de overige activiteiten die plaatsvinden.

De fractie NO_2 van de totale NO_x -emissie bedraagt 5%, hetgeen een standaard rekenparameter betreft.

In de navolgende paragrafen worden de activiteiten in de beoogde situatie inzichtelijk gemaakt (paragrafen 4.2 t/m 4.4).

4.1.2 Emissiekentallen luchtverontreinigende stoffen

De emissie van NO_x , fijnstof (PM_{10}) en ultrafijnstof ($\text{PM}_{2,5}$) is gebaseerd op kentallen van de publicatie van het RIVM "emissiefactoren voor snelwegen en niet-snelwegen" uit maart 2023.

Het kental van fijnstof ten gevolge van zandverstuiving bij het motocrossen is gebaseerd op rapport "2005-0226-L-V/17 april 2006". Voor het fietscrossen is hetzelfde kental gehanteerd, verminderd met een factor ($15/50^{\text{ste}}$) voor het verschil in snelheid en een factor 0,5 vanwege het gebruik van dunnere banden.

Voor de bepaling van de NO_x-emissie ten gevolge van het rijden op de baan is gebruikgemaakt van emissiekentallen afkomstig van het RIVM¹. Vanwege het relatief hoge motortoerental bij circuitgebruik en het groter aantal optrek- en rembewegingen ten opzichte van normaal wegverkeer ligt de vergelijking met emissiekentallen van wegverkeer voor vrij doorstromende (snel)wegen niet voor de hand. Derhalve is aansluiting gezocht bij een emissiekental dat betrekking heeft op stagnerend verkeer op niet snelwegen met een NO_x-emissie van 0,532 g/km per voertuig. Dit emissiekental is hiermee hoger dan het emissiekental van de RIVM voor file rijdend snelwegverkeer van 0,345 g/km per voertuig.

De emissiekentallen van het RIVM voor wegverkeer zijn gebaseerd op een aandeel dieselveertuigen van meer dan 20%². De NO_x-emissie van dieselveertuigen ligt vele malen hoger dan bij benzinevoertuigen, zoals als ook blijkt uit de factsheets van TNO³. Op het rallycrosscircuit wordt hoofdzakelijk met benzinemotoren gereden, het aandeel verreden kilometers op het circuit met dieselveertuigen bedraagt minder dan 1%. Hieruit volgt dat het gehanteerde emissiekental dat betrekking heeft op stagnerend verkeer op niet snelwegen van het RIVM als een overschatting voor de NO_x-emissie van het betreffende circuitgebruik kan worden gezien. Verder wordt uitgegaan van een (worst case) aanname dat gedurende de vrije trainingdagen 10% van de deelnemende voertuigen niet over een werkende katalysator beschikt. Voor dit aandeel wordt uitgegaan van een NO_x-emissie van 3,2 g/km. Dit laatste kental is afgeleid op basis van literatuurgegevens en is onder andere gebruikt in de aanvraag om een nieuwe vergunning Wet natuurbescherming voor Circuit Zandvoort.

De gehanteerde emissiekentallen zijn opgenomen in tabel 4.1.

t4.1 Gehanteerde emissiekentallen voor de activiteiten

Omschrijving	Kental NO _x [g/km]	Kental PM ₁₀ [g/km]	Kental PM _{2,5} [g/km]
Rallycross (wedstrijden)	0,532	0,029	0,008
Rallycross (vrije trainingdagen) ⁴	0,799	0,029	0,008

Voor de moto- en fietscrossactiviteiten zijn de emissiekentallen opgenomen in tabel 4.2. Er wordt opgemerkt dat de kentallen voor moto- en fietscross in kilogram per uur zijn weergegeven in tegenstelling tot eerder genoemde kentallen. Hierbij wordt uitgegaan van een gemiddelde rijnsnelheid van 50 km/u voor de motocross. Voor fietscross wordt een gemiddelde snelheid van 15 km/u aangehouden en een factor 2 gereduceerd ten opzichte van motocross, aangezien geen gebruik wordt gemaakt van motorisch vermogen. Op grond van het voorgaande bedraagt de NO_x-emissie per verreden crossuur 15,9 gram voor motorcrossactiviteiten. Bij fietscross is geen sprake van een NO_x-emissie (uitsluitend fijnstof en ultra-fijnstof ten gevolge van het rijden over zand).

1 RIVM: Emissiefactoren voor snelwegen en niet-snelwegen d.d. 15 maart 2023.

2 Zie hiervoor ook TNO-rapport | TNO 2019 R10825v2 | 25 juli 2019.

3 Zie TNO Factsheets brandstoffen voor het wegverkeer — Kenmerken en perspectief | Juni 2014.

4 Emissiefactor = 90% x 0,532 [g/km] + 10% x 3,2 [g/km] = 0,799 [g/km]

t4.2 Gehanteerde emissiekentallen voor de motocross en fietscross

Omschrijving	Kental NO _x [kg/uur]	Kental PM ₁₀ [kg/uur]	Kental PM _{2,5} [kg/uur]
Motocross	0,0159	0,124	0,55
Fietscross	0	0,019	8,25*10 ⁻⁵

4.2 Baangebruik

4.2.1 Rallycrosscircuit

Activiteiten

Voor de activiteiten op het rallycrosscircuit wordt uitgegaan van de volgende verdeling:

- Nationale en internationale kampioenschappen. Het gaat hierbij om 3 tweedaagse evenementen in het weekend;
- (Inter)Nationale-wedstrijden, op 3 weekenden per jaar;
- Clubkampioenschappen, op 3 weekenden per jaar;
- Vrije trainingdagen (eendaags), 11 keer per jaar. Aan dergelijke trainingdagen wordt deelgenomen door leden van de NRV.

In tabel 4.3 zijn de te beschouwen activiteiten opgenomen, met een nadere specificatie van het circuitgebruik.

t4.3 Gebruiksintensiteit rallycrosscircuit

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Gemiddeld aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Aantal ronden per manche	Aantal ronden (= km)	
						Totaal	Per dag
Nationale en internationale kampioenschappen	3	2	130	3,5	4	10.920	1.820
NK-wedstrijden	3	2	65	7	4	10.920	1.820
Clubkampioenschappen	3	2	50	7	4	8.400	1.400
Vrije trainingdagen	11	1	50	15	4	33.000	3.000

Emissie luchtverontreinigende stoffen

Op basis van het aantal evenementen per jaar, het aantal verreden ronden en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het rallycrosscircuit voor de huidige situatie afgeleid. Deze is samengevat in onderstaande tabel 4.4. De emissieberekeningen en de emissie uitgedrukt in de eenheid kilogram per seconde zijn opgenomen in bijlage 1.

t4.4 Emissies rallycrosscircuit

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal ronden per jaar	Emissiekental (g/km)			Totale emissie (kg/jaar)		
				NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}
Nationale en internationale kampioenschappen	3	2	10.920	0,532	0,029	0,008	5,81	0,32	0,09
(Inter)Nationale wedstrijden (ééndaags)	3	2	10.920	0,532	0,029	0,008	5,81	0,32	0,09
Clubkampioenschappen	3	2	16.800	0,532	0,029	0,008	8,92	0,49	0,13
Vrije trainingsdagen	11	1	33.000	0,799	0,029	0,008	26,36	0,96	0,26
Totaal	29						46,92	2,08	0,57

4.2.2 Motorcrosscircuit

Activiteiten

Voor het motocrosscircuit wordt thans uitgegaan van minder dan 8 uur per week trainen (verdeeld over 2 trainingsdagen) en 3 wedstrijdweekenden per jaar (met meer dan 8 uur per week crossen). De nadere invulling hiervan is als volgt:

- De Grand Prix voor motocross, als tweedaags weekendevenement;
- Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden). Het gaat hierbij om 2 eendaagse evenementen in het weekend;
- Twee eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro), verreden onder de reguliere openingstijden.
- Een jeugdwedstrijd (eendaags), verreden onder de reguliere openingstijden;
- Motocrosstrainingen op twee dagen per week, gedurende 35 weken per jaar;
- Testdagen voor terreinwagens (4 x 4) (eendaags), 8 keer per jaar.

In tabel 4.5 zijn de beschouwde activiteiten opgenomen. In de laatste kolom van deze tabel is het aantal crossuren per dag gegeven. Een crossuur is hierbij gelijk aan 1 motor die gedurende 1 uur op de baan rijdt of bijvoorbeeld 3 motoren die ieder 20 minuten op de baan rijden. Tijdens een motocrosstraining worden gemiddeld circa 38 crossuren verreden per training.

t4.5 Gebruiksintensiteit motocrosscircuit (MVV)

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Tijdsduur	Aantal crossuren
					manche in minuten	per dag
Grand Prix voor motocross	1	2	200	3	30	300
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	1	200 (4 klassen van 50)	3	30	300
Eendaagse wedstrijden (DMX)	1	1	150 (3 klassen van 50)	3	20	150
Eendaagse wedstrijden (enduro)	1	1	150	2	120	600
Jeugdwedstrijd	1	1	150	3	15	112,5
Trainingsdagen	35	2 per week	50	3	15	37,5

Emissie luchtverontreinigende stoffen

Op basis van het aantal evenementen per jaar, het aantal crossuren en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het motorcrosscircuit afgeleid. Deze is samengevat in onderstaande tabel 4.6. Er is gebruik gemaakt van het emissiekental dat betrekking heeft op normaal stad verkeer op niet snelwegen¹ en een rijsnelheid van 50 km/uur. De emissieberekeningen en de emissie uitgedrukt in de eenheid kilogram per seconde zijn opgenomen in bijlage 1.

t4.6 Emissies motocrosscircuit

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal crossuren per jaar	Emissiekental (kg/crossuur)			Emissie (kg/jaar)		
				NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}
				Grand Prix voor motocross	1	2	600	0,0159	0,124
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	1	600	0,0159	0,124	0,00055	9,57	74,16	0,07
Eendaagse wedstrijden (DMX)	1	1	150	0,0159	0,124	0,00055	2,39	18,54	0,02
Eendaagse wedstrijden (enduro)	1	1	600	0,0159	0,124	0,00055	9,57	74,16	0,07
Jeugdwedstrijd	1	1	122,5	0,0159	0,124	0,00055	1,79	13,91	0,01
Trainingsdagen	35	2	2.625	0,0159	0,124	0,00055	41,87	324,45	0,32
Totaal	77						74,77	579,38	2,58

4.2.3 Fietscross (BMX)

De fietscrossvereniging is jaargemiddeld anderhalf uur per dag in gebruik op maandag, dinsdag en donderdag. In tabel 4.7 zijn de kentallen en emissies ten gevolge van fietscross opgenomen. In bijlage 1 zijn de emissieberekeningen en de emissie uitgedrukt in de eenheid kg/s opgenomen.

t4.7 Emissies fietscross

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Crossuren per jaar	Emissiekental (kg/uur)			Emissie (kg/jaar)		
			NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}
			Regiowedstrijd	1	50	-	0,019	8,25*10 ⁻⁵
Clubwedstrijd	6	12,5	-	0,019	8,25*10 ⁻⁵	-	1,39	0,01
Interclubwedstrijd	1	50	-	0,019	8,25*10 ⁻⁵	-	0,93	0,00
Trainingen	120	20	-	0,019	8,25*10 ⁻⁵	-	44,50	0,20
Totaal	128						47,74	0,21

De totale verkeersgeneratie is bepaald op 3050 voertuigen per jaar.

4.3 Verkeersaantrekkende werking

4.3.1 Aantallen

Ook is de emissie van luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van bezoekend verkeer beschouwd voor de op het Eurocircuit aanwezige terreinen. In de berekeningen zijn de deelnemers en bezoekers meegenomen tijdens de wedstrijden en de trainingen. Het aantal bezoekersvoertuigen is in overleg met de verenigingen bepaald, hierbij is uitgegaan van twee inzittende per voertuig. Het aantal voertuigen per etmaal is gehanteerd als invoer in het verspreidingsmodel, zie hiervoor bijlage 1.

t4.8 Verkeersaantrekkende werking tijdens wedstrijden en trainingen

Vereniging	Omschrijving	Aantal dagen per jaar	Voertuigaantallen op jaarbasis
Motorcrosscircuit	MX GP	2	14.000
	KNMV wedstrijd	2	1.400
	Eendaagse wedstrijden DMX	1	300
	Eendaagse wedstrijden enduro	1	300
	Jeugdwedstrijd	1	300
	Trainingsdag	70	0
Rallycrosscircuit	Internationale kampioenschappen	6	6.000
	Nationale kampioenschappen	6	2.400
	Clubkampioenschappen	6	600
	Vrije trainingsdagen	11	275
Wielercircuit	Wedstrijden	19	2.890
	Trainingen	143	4.290
Fietscross	Wedstrijden	8	650
	Trainingen	120	2.400
Hondenvereniging	Trainingen	159	1.113
	Keuringsdag	1	30

Het bovenstaande betreft een inschatting die mede tot stand is gekomen in overleg met de verschillende verenigingen. In tabel 4.9 is het aantal voertuigbewegingen per vereniging samengevat.

t4.9 Samenvatting verkeersaantrekkende werking

Inrichting	Bezoekersvoertuigen per jaar
Rallycrosscircuit (NRV)	9.275
Motorcrosscircuit (MVV)	16.300
Wielercircuit (TWC- de Kempen)	7.180
Fietscrossparcours (Lion 'd Or)	3.050
Politiehondenvereniging (de Verdediger)	1.143
Totaal:	36.948

Voor de verkeersaantrekkende werking zijn in het rekenmodel twee wegen gemodelleerd: één weg voor de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van het rally- en motorcrosscircuit en één weg voor de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de overige verenigingen. Voor de ligging van de gemodelleerde wegen zie figuur 5.1.

4.4 Terreinonderhoud

Ten behoeve van het terrein- en baanonderhoud wordt dieselmaterieel ingezet. Op basis van gegevens met betrekking tot het type materieel en het aantal draaiuren aangeleverd door de verenigingen is het brandstofverbruik bepaald conform hoofdstuk 8.5 uit de "Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator". In tabel 4.10 is de NO_x-emissie weergegeven die AERIUS Calculator produceert op basis van het aantal draaiuren en brandstofverbruik. De emissie van PM₁₀ en PM_{2,5} is gebaseerd op kentallen voor zwaar vrachtverkeer op een buitenweg van het RIVM van "Emissiefactoren voor snelwegen en niet-snelwegen" gepubliceerd op 15 maart 2023. In de berekeningen is uitgegaan van een rijnsnelheid van 12 km/uur.

t4.10 Inzet dieselmaterieel en emissies

Vereniging	Omschrijving	Dieselmaterieel	draaiuren	Brandstof- verbruik in liters	NO _x -emissie in (kg/jaar)	PM ₁₀ -emissie (kg/jaar)	PM _{2,5} -emissie (kg/jaar)
Motocross	Onderhoud aan groen	Traktor Case IH 845	40	277	10,9	0,043	0,015
	Onderhoud aan baan	Shovel 102 kW	122	2.178	81,3	0,130	0,045
Rallycross	Onderhoud aan baan	Ford 2910	48	252	10,2	0,051	0,018
	Baan sproeien i.v.m. overlast	Deutz Fahr DX 6.06	72	920	34,8	0,077	0,027
	Onderhoud aan groen	Kubota KX027	246	775	34,3	0,263	0,092
Fietscross	Onderhoud aan baan	Hinomoto C144	16	84	4,1	0,017	0,006
	Grasmaaien	JCB 130 LC	8	113	4,3	0,009	0,003
Hondentraining	Grasmaaien	Case IH 845	4	28	1,1	0,004	0,001
Parkeerplaatsen	Onderhoud parkeerplaatsen	Traktor	34	944	3,1	0,036	0,013
Totaal			590		184,1	0,6	0,2

Voor de gedetailleerde berekening van het brandstofverbruik van het dieselmaterieel wordt verwezen naar bijlage 1. De emissieberekeningen zijn eveneens opgenomen in bijlage 1.

5 Berekeningen

5.1 Algemeen

Voor de luchtkwaliteitsberekeningen is gebruikgemaakt van Geomilieu versie V2022.0 waarmee is gerekend conform de standaard rekenmethode (SRM) welke is goedgekeurd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het programma is de bijdrage van autonome ontwikkelingen aan emissies naar de lucht opgenomen in de achtergrondconcentratie.

In het model is gebruik gemaakt van de volgende aannames c.q. gegevens:

- de fractie NO₂ van de totale NO_x-emissie bedraagt 5%;
- het gehanteerde rekenjaar is 2023;
- voor de meteorologische gegevens is uitgegaan van de jaren 2005 tot en met 2014;
- de PreSRM versie is 2.102;
- de terreinruwheid is gebaseerd op het modelgebied.

De beoordelingsposities zijn gelegen op plaatsen waar personen gedurende langere tijd kunnen verblijven. Het betreft hierbij nabijgelegen woningen, kantines van de sportverenigingen en overige plaatsen waar personen kunnen verblijven. De ligging van de beoordelingsposities is opgenomen in bijlage 2. Tevens zijn in bijlage 2 alle relevante invoergegevens van het rekenmodel opgenomen.

Voor de emissie ten gevolge van activiteiten op het rallycrosscircuit, het motocrosscircuit, het fietscrosscircuit en het terreinonderhoud zijn 4 'schoorstenen' (puntbronemissie) gemodelleerd. Voor de verkeersaantrekkende werking zijn twee wegen gemodelleerd: één weg voor de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de rallycross en motocross tezamen en één weg voor de verkeersaantrekkende werking van de overige verenigingen. De ligging van de gemodelleerde puntbronnen en wegen zijn weergegeven in figuur 5.1.

f5.1 Modelling emissiebronnen in het rekenmodel



5.2 Rekenresultaten

De (jaargemiddelde) concentraties zijn berekend. In tabel 5.1 zijn de hoogste concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ opgenomen voor de beoogde situatie. Uit tabel 5.1 volgt eveneens dat sprake is van een bijdrage aan de lokale luchtkwaliteit die onder de 3% van de grenswaarde ligt waardoor sprake is van een NIBM-bijdrage. Tussen haakjes is de maximale bijdrage van de activiteiten op het Eurocircuit opgenomen. Een volledig overzicht van de rekenresultaten is opgenomen in bijlage 3.

t5.1 Berekende jaargemiddelde concentratie luchtverontreinigende stoffen in de beoogde situatie

Positie	Omschrijving	Concentratie beoogde situatie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]		
		NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}
1	Weerderdijk 5	11,08 (0,03)	16,08 (0,05)	9,64 (<0,005)
2	Victoriedijk 27	11,54 (0,03)	16,14 (0,11)	9,63 (<0,005)
3	Victoriedijk 25	11,53 (0,03)	16,13 (0,10)	9,63 (<0,005)
4	Venbergseweg 34	11,59 (0,03)	16,22 (0,08)	9,67 (<0,005)
5	Venbergseweg 24	11,59 (0,03)	16,22 (0,08)	9,67 (<0,005)
6	Mgr. Smetsstraat 37a	11,59 (0,03)	16,21 (0,08)	9,67 (<0,005)
7	Mgr. Smetsstraat	12,04 (0,05)	16,27 (0,12)	9,74 (<0,005)
8	kantine fietscross	12,08 (0,10)	16,59 (0,45)	9,74 (<0,005)
9	kantine phv	12,10 (0,11)	16,56 (0,41)	9,74 (<0,005)
10	kantine schietvereniging	12,02 (0,04)	16,24 (0,09)	9,74 (<0,005)
11	kantine Lion d'Or	12,06 (0,08)	16,31 (0,16)	9,74 (<0,005)
12	Parkeerterrein ten zuiden	11,09 (0,03)	16,13 (0,10)	9,64 (<0,005)

De overschrijding van de dagconcentratie van PM₁₀ bedraagt 6 keer per jaar in de beoogde situatie. De uurlimiet van de concentratie NO₂ wordt in de beoogde situatie niet overschreden.

6 Beoordeling en conclusie

Uit het onderzoek volgt dat voor de jaargemiddelde concentraties van NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden zoals gesteld in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Tevens wordt voldaan aan de gestelde grenswaarde voor het aantal overschrijdingen per jaar van de daggemiddelde concentratie PM_{10} en de uurgemiddelde concentratie NO_2 .

De bijdrage aan de luchtverontreinigende stoffen is in de beoogde situatie ten hoogste $0,11 \mu\text{g}/\text{m}^3$, $0,45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $<0,005 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor respectievelijk NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$. Voorts geldt dat, aangezien de concentraties van voornoemde stoffen minder bedraagt dan 3% van de grenswaarden, sprake is van een 'niet in betekenende mate bijdrage' (NIBM).

Ter plaatse van het onderzoeksgebied kan voor de overige in de Wet milieubeheer opgenomen stoffen zonder verder onderzoek worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Voor het aspect luchtkwaliteit geldt dat er geen beperkingen zijn voor het positief bestemmen van de voorgenomen situatie met de daaraan gerelateerde activiteiten.

Zoetermeer,

Dit rapport bevat 17 pagina's en 3 bijlagen.



Bijlage 1 Emissieberekeningen



Beoogde situatie

Rallycrosscircuit	Aantal evenementen:	Aantal dagen:	aantal rijdens:	aantal manches:	rondes per manche	ronden per dag:	*1 ronde = 1 km	ronden totaal:	NO _x emissie kentel (g/km)	PM10 emissiefactor** (g/km)	PM2,5 emissiefactor (g/km)	NO _x emissie (kg/jaar)	PM10 (kg/jaar)	PM2,5 (kg/jaar)
Nationale en internationale kampioenschappen	3	2	130	3,5	4	1820		10920	0,532	0,029	0,008	5,80944	0,31668	0,08736
Ister/Nationale wedstrijden (ééndagse events)	3	2	65	7	4	1820		10920	0,532	0,029	0,008	5,80944	0,31668	0,08736
Clubkampioenschappen	3	2	50	7	4	2800		16800	0,532	0,029	0,008	8,9376	0,4872	0,1344
Wijze trainingdagen	11	1	50	15	4	3000		33000	0,799	0,029	0,008	26,3604	0,957	0,264
Bekeken trainingdagen	0	1	15	10	2	300		0	0,532	0,029	0,008	0	0	0
Team test- en trainingdagen	0	1	2	1	50	100		0	0,532	0,029	0,008	0	0	0
Testdagen voor derden	0	1	20	1	20	400		0	0,532	0,029	0,008	0	0	0
Voertuigen per jaar rallycrosscircuit	9200											46,91688	2,07756	0,57312
Evenementen per jaar (waarop emissie plaatsvindt)	29													
Bedrijfsuren per jaar (obv 8 uren dag)	232											7,02E-06	3,11E-07	8,58E-08

Motocrosscircuit:	Aantal evenementen:	Aantal dagen:	aantal rijdens:	aantal manches:	duur manche:	crossuren dag:	crossuren totaal:	NO _x emissie (kg/crossuur)	PM10 emissiefactor** (kg/uur)	PM2,5 emissiefactor (g/uur)	NO _x emissie (kg/jaar)	PM10 (kg/jaar)	PM2,5 (kg/jaar)
Grand Prix voor motocross	1	2	200	3	30	300	600	0,01995	0,12345	0,55	9,57	74,07	0,24
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	1	200	3	30	300	600	0,01995	0,12345	0,40	2,3925	18,5175	0,06
ééendagse wedstrijden dmx	1	1	150	3	20	150	150	0,01995	0,12345	0,40	9,57	74,07	0,24
ééendagse wedstrijden endurance	1	1	150	2	120	600	600	0,01995	0,12345	0,40	9,57	74,07	0,24
jeugdwedstrijd	1	1	150	3	15	113	113	0,01995	0,12345	0,40	1,794375	13,888125	0,045
trainingdagen	35	2	50	3	15	38	2625	0,01995	0,12345	0,40	41,86875	324,05625	1,05
testdag terreinwagens	0	1	40	5	240	800	0	0,0044	0,032	0,01	0	0	0
Voertuigen per jaar motocrosscircuit	16300						4687,5				74,765625	578,671875	1,965
Evenementen per jaar (waarop emissie plaatsvindt)	77												
Bedrijfsuren (obv crossuren) per jaar	4687,5										4,43E-06	3,43E-05	1,16E-07

Fietscross (BMX) Activiteiten	dagen per jaar	deelnemers/dag	crossuur/deelneemer	totaal crossuren/jaar	crossuren totaal:	NO _x emissie (kg/uur)	PM10 emissiefactor** (kg/uur)	PM2,5 emissiefactor (g/uur)	NO _x emissie (kg/jaar)	PM10 (kg/jaar)	PM2,5 (kg/jaar)
Regiowedstrijd	1	200	0,25	50	50	0	0,0185175	0,0825	0	0,925875	0,004125
Clubwedstrijd	6	50	0,25	75	75	0	0,0185175	0,06	0	1,388125	0,0045
Interclubwedstrijd	1	200	0,25	50	50	0	0,0185175	0,06	0	0,925875	0,003
trainingen	120	20	1	2400	2400	0	0,0185175	0,06	0	44,442	0,144
Voertuigen per jaar rallycrosscircuit	3050				2575						
Evenementen per jaar (waarop emissie plaatsvindt)	128									47,6825625	0,155625
Bedrijfsuren per jaar (obv crossuren)	2375									0	5,14375E-06
Totaal (kg/jaar)									0		
Totaal (kg/j)									0		1,68E-08

Tereinonderhoud	omschrijving	Dieselmaterieel	Draaiuren per jaar	Brandstofverbruik (l/jaar)	PM10 emissiekentel (g/km)	PM2,5 emissiekentel (g/km)	NO _x emissie kg/jaar (AERUS)	PM10 emissie (kg/jaar)**	PM2,5 emissie (kg/jaar)**
Vereniging	onderhoud aan groen	Tractor Case IH 645	40	277	0,089	0,031	10,90	0,043	0,04488
Motocross	onderhoud aan baan	Shovel 102 kW	122	2178	0,089	0,031	81,3	0,130	0,045384
Rallycross	onderhoud aan baan	Ford 2910	48	252	0,089	0,031	10,2	0,051	0,017856
Rallycross	baan sproeien	Deutz Felle DX 6.106	72	500	0,089	0,031	34,8	0,077	0,028784
Rallycross	onderhoud aan groen	Kubota KX027	246	775	0,089	0,031	34,3	0,263	0,091512
Fietscross	onderhoud aan baan	Hinomoto C144	16	84	0,089	0,031	4,1	0,017	0,005952
Fietscross	grasmaaien	Case 1301 LC	8	113	0,089	0,031	4,3	0,009	0,002976
Hondentraining	grasmaaien	Case IH 645	4	28	0,089	0,031	1,1	0,004	0,001488
Onderhoud parkeerplaatsen	onderhoud parkeer	tractor	34	944	0,089	0,031	3,1	0,036	0,012648
			590				184,1	0,63012	0,21948
							8,668E-05	2,967E-07	1,033E-07

**obv 12 km/uur

Verkeersaanrekkende werking	Bezoekersvoertuigen per jaar	Bezoekersvoertuigen per etmaal
Rallycrosscircuit	9275	70,0
Motocrosscircuit	16200	31,1
Fietscrossparcours	3050	
Wielersparcours	7180	
Polletoerenvereniging	1143	
Totaal	36948	
Voertuigen per jaar rally + motocross	2575	70,0
Voertuigen overige verenigingen	11373	31,1
totaal	36948	101,2

Bijlage 2 Invoergegevens rekenmodel



Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Int.diam.	Ext.diam.	Emis NOx	Emis PM10	Emis PM2.5
pb_01	rallycircuit	157648,95	371771,20	1,50	0,20	0,30	0,00000702	0,00000031	0,00000009
pb_02	motocross circuit	157891,75	371828,71	1,50	0,20	0,30	0,00000604	0,00003433	0,00000015
pb_03	fietscross circuit	157873,47	372149,69	1,50	0,20	0,30	0,00000000	0,00000515	0,00000002
pb_04	inzet dieselmaterieel terreinonderhoud	157769,11	371951,84	1,50	0,20	0,30	0,00008668	0,00000030	0,00000010

Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schoorstenen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Flux	Gas temp	Warmte	%NO2	Bedr. uren
pb_01	0,100	285,0	0,000	5,00	232,00
pb_02	0,100	285,0	0,000	5,00	4687,50
pb_03	0,100	285,0	0,000	5,00	2575,00
pb_04	0,100	285,0	0,000	5,00	590,00

Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.	X	Y
t_01	Weerderdijk 5	157349,69	371756,31
t_02	Victoriedijk 27	158222,98	371696,38
t_03	Victoriedijk 25	158260,11	371705,12
t_04	Venbergseweg 34	158429,05	372147,79
t_05	Venbergseweg 24	158274,54	372448,63
t_06	Mgr. Smetsstraat 37A	158008,17	372521,51
t_07	Mgr. Smetsstraat 44	157697,44	372220,37
t_08	kantine fietscross	157841,72	372189,75
t_09	kantine politiehonden vereniging	157941,65	372145,70
t_10	kantine schietvereniging	157645,22	372264,76
t_11	kantine wielervereniging	157680,68	372107,20
t_12	parkeerterrein ten zuiden	157673,33	371517,41

Bijlage 2 Invoergegevens rekenmodel



Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	Omschr.	Lengte	Type	Wegtype	V	Breedte	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)
v_02	verkeersgeneratie rally en motorcross	2250,95	Verdeling	Normaal	50	5,00	--	--	--	--	--
v_01	verkeersgeneratie overige verenigingen	1488,01	Verdeling	Normaal	50	5,00	--	--	--	--	--

Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)
v_02	--	--	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85
v_01	--	--	2,58	2,58	2,58	2,58	2,58	2,58	2,58	2,58	2,58	2,58	2,58	2,58

Bijlage 2 Invoergegevens rekenmodel



Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Naam	LV(H20)	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)
v_02	--	--	--	--	--
v_01	--	--	--	--	--

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Beoogde situatie: 12-04-2023

Model eigenschap

Omschrijving	Beoogde situatie: 12-04-2023
Verantwoordelijke	TomJ
Rekenmethode	#2 Luchtkwaliteit STACKS
Aangemaakt door	TomJ op 01-04-2021
Laatst ingezien door	algemeen op 13-04-2023
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.01
Referentiejaar	2023
GCN referentiepunt	X: -999.00 Y: -999.00
Rekenperiode	01-01-2005 tot 31-12-2014
Stoffen	NO2, PM10, PM2.5
Zeezoutcorrectie	Nee
Weekend verkeersverdeling	Weekdag
Verkeersverdeling zaterdag	L: 0.87, M: 0.52, Z 0.33
Verkeersverdeling zondag	L: 0.84, M: 0.34, Z 0.16
Terreinruwheid	0.41
Steekproefberekening	Nee
Berekening met achtergrond	Ja
Custom meteo	Nee
Store journal files	Nee
Custom emission file	Nee

Commentaar

12-04-2023: voornoemd scenario 2, beoogde situatie

Figuur 1 - Overzicht rekenmodel



Rapport: Resultatentabel
Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Resultaten voor model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Stof: NO₂ - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2023

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO ₂ Concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO ₂ Achtergrond [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	NO ₂ Bronbijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
t_01	Weerderdijk 5	157349,69	371756,31	11,08	11,05	0,03
t_02	Victoriedijk 27	158222,98	371696,38	11,54	11,50	0,03
t_03	Victoriedijk 25	158260,11	371705,12	11,53	11,50	0,03
t_04	Venbergsesweg 34	158429,05	372147,79	11,59	11,56	0,03
t_05	Venbergsesweg 24	158274,54	372448,63	11,59	11,56	0,03
t_06	Mgr. Smetsstraat 37A	158008,17	372521,51	11,59	11,56	0,03
t_07	Mgr. Smetsstraat 44	157697,44	372220,37	12,04	11,98	0,05
t_08	kantine fietscross	157841,72	372189,75	12,08	11,98	0,10
t_09	kantine politiehonden ver	157941,65	372145,70	12,10	11,98	0,11
t_10	kantine schietvereniging	157645,22	372264,76	12,02	11,98	0,04
t_11	kantine wielervereniging	157680,68	372107,20	12,06	11,98	0,08
t_12	parkeerterrein ten zuiden	157673,33	371517,41	11,09	11,05	0,03

Rapport: Resultatentabel
Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Resultaten voor model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2023

Naam	NO2 # Overschrijdingen	uur limiet [-]
t_01	0	0
t_02	0	0
t_03	0	0
t_04	0	0
t_05	0	0
t_06	0	0
t_07	0	0
t_08	0	0
t_09	0	0
t_10	0	0
t_11	0	0
t_12	0	0

Rapport: Resultatentabel
Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Resultaten voor model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Nee
Referentiejaar: 2023

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM10 Achtergrond [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM10 Bronbijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
t_01	Weerderdijk 5	157349,69	371756,31	16,08	16,03	0,05
t_02	Victoriedijk 27	158222,98	371696,38	16,14	16,03	0,11
t_03	Victoriedijk 25	158260,11	371705,12	16,13	16,03	0,10
t_04	Venbergseweg 34	158429,05	372147,79	16,22	16,14	0,08
t_05	Venbergseweg 24	158274,54	372448,63	16,22	16,14	0,08
t_06	Mgr. Smetsstraat 37A	158008,17	372521,51	16,21	16,13	0,08
t_07	Mgr. Smetsstraat 44	157697,44	372220,37	16,27	16,15	0,12
t_08	kantine fietscross	157841,72	372189,75	16,59	16,14	0,45
t_09	kantine politiehonden ver	157941,65	372145,70	16,56	16,15	0,41
t_10	kantine schietvereniging	157645,22	372264,76	16,24	16,15	0,09
t_11	kantine wielervereniging	157680,68	372107,20	16,31	16,15	0,16
t_12	parkeerterrein ten zuiden	157673,33	371517,41	16,13	16,03	0,10

Rapport: Resultatentabel
Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Resultaten voor model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Nee
Referentiejaar: 2023

Naam	PM10 # Overschrijdingen 24 uur limiet [-]
t_01	6
t_02	6
t_03	6
t_04	6
t_05	6
t_06	6
t_07	6
t_08	6
t_09	6
t_10	6
t_11	6
t_12	6

Rapport: Resultatentabel
Model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Resultaten voor model: Beoogde situatie: 12-04-2023
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2023

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM2.5 Achtergrond [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	PM2.5 Bronbijdrage [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
t_01	Weerderdijk 5	157349,69	371756,31	9,64	9,64	0,00
t_02	Victoriedijk 27	158222,98	371696,38	9,63	9,63	0,00
t_03	Victoriedijk 25	158260,11	371705,12	9,63	9,63	0,00
t_04	Venbergsesweg 34	158429,05	372147,79	9,67	9,67	0,00
t_05	Venbergsesweg 24	158274,54	372448,63	9,67	9,67	0,00
t_06	Mgr. Smetsstraat 37A	158008,17	372521,51	9,67	9,67	0,00
t_07	Mgr. Smetsstraat 44	157697,44	372220,37	9,74	9,74	0,00
t_08	kantine fietscross	157841,72	372189,75	9,74	9,74	0,00
t_09	kantine politiehonden ver	157941,65	372145,70	9,74	9,74	0,00
t_10	kantine schietvereniging	157645,22	372264,76	9,74	9,74	0,00
t_11	kantine wielervereniging	157680,68	372107,20	9,74	9,74	0,00
t_12	parkeerterrein ten zuiden	157673,33	371517,41	9,64	9,64	0,00

ontwerp bestemmingsplan Eurocircuit Bergeijk
Gemeente Bergeijk
Projectnummer 0474260.100

Bijlage 8 Stikstofonderzoek (5 mei 2023)



Bestemmingsplan Eurocircuit - stikstofdepositie

Onderzoek stikstofdepositie



Bestemmingsplan Eurocircuit - stikstofdepositie

Onderzoek stikstofdepositie

Opdrachtgever: Gemeente Valkenswaard
Rapportnummer: EA 1040-22-RA-001
Datum: 5 mei 2023
Referentie: FS/GB/JMa/EA 1040-22-RA-001
Verantwoordelijke: ir. F.A.G.M. Schermer
Opsteller: G. Braaksma
+31 85 8228751
g.braaksma@peutz.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Wettelijk kader	5
3	Uitgangspunten	6
3.1	Algemeen	6
3.2	Baangebruik	6
3.2.1	Rallycrosscircuit	6
3.2.2	Motocrosscircuit	8
3.3	Verkeersaantrekkende werking	9
3.3.1	Aantallen	9
3.3.2	Route	10
3.4	Terreinonderhoud	11
3.5	Bestemmen agrarische percelen voor natuur- en landschapsonwikkeling	12
3.6	Resumé	14
4	Berekeningen	16
5	Conclusie	17

1 Inleiding

De gemeente Valkenswaard is voornemens een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit vast te stellen. Voorliggende rapportage is uitgevoerd in het kader van het nieuw vast te stellen bestemmingsplan. Aangetoond dient te worden dat de ontwikkelingen die het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt niet leidt tot (significante) negatieve effecten op de nabijgelegen natuur.

In opdracht van de gemeente Valkenswaard is onderzoek verricht naar de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden ten gevolge van de activiteiten die plaatsvinden op de diverse terreinen binnen het bestemmingsplangebied.

Op het huidige terrein zijn de volgende inrichtingen gevestigd:

- een rallycrosscircuit (geëxploiteerd door de NRV);
- een motocrosscircuit (geëxploiteerd door MVV);
- een wielercrosscircuit (van wielervereniging TWC - de Kempen);
- een fietscrossparcours (van fietscrossclub Valkenswaard Lion d'Or);
- een politiehondenvereniging (PHV 'de Verdediger').

Door Peutz is hiertoe in 2021 onderzoek uitgevoerd (zie rapport EA 1040-6-RA-002 d.d. 16 april 2021), waarbij vijf gebruiksscenario's zijn onderzocht op de effecten in de omgeving. Door de gemeente is uit deze vijf scenario's gekozen voor scenario 2. Conform de notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van Antea van 6 juli 2022 kan dit scenario worden omschreven als:

"Het vastleggen van de huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik van het Eurocircuitterrein in een nieuw bestemmingsplan."

In voorliggend stikstofdepositieonderzoek worden de volgende situaties onderscheiden:

- de referentiesituatie;
- de beoogde situatie.

Voor een bestemmingsplan geldt dat de referentiesituatie de feitelijke en planologisch legale situatie ten tijde van de vaststelling van het plan betreft. De beoogde situatie betreft de voorgenomen situatie waarbij ook activiteiten die niet positief bestemd waren, worden beschouwd. Als de beoogde situatie in vergelijking met de referentiesituatie niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie ($<0,01$ mol/ha/jr) is geen natuurtoestemming benodigd.

2 Wettelijk kader

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (verder genoemd Wnb) in werking getreden. De Wnb biedt de juridische basis voor de vergunningverlening met betrekking tot te beschermen natuurgebieden. In het kader van een toets aan de Wnb wordt bepaald of bedrijfsactiviteiten (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaken op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Hiertoe dienen de mogelijke effecten op soorten, habitats van soorten en op habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen in beeld te worden gebracht.

Vanwege emissies van luchtverontreinigende stoffen zijn de storende factoren "vermesting" en "verzuring" mogelijk relevant. Vermesting is de "verrijking" van ecosystemen met vooral stikstof en fosfaat, verzuring van bodem of water is een gevolg van de emissie van vervuilende gassen. De effecten van verzurende stoffen zijn niet altijd te scheiden van die van vermestende stoffen, omdat een deel van de verzurende stoffen ook vermestend werkt (aanvoer van stikstof).

Diverse habitattypen in de Natura 2000-gebieden zijn gevoelig tot zeer gevoelig voor vermesting en verzuring. De gevoeligheid wordt uitgedrukt in een kritische depositiewaarde (KDW) per habitatype. De kritische depositiewaarde is de grens waarboven niet langer op voorhand kan worden uitgesloten dat er een risico is dat de kwaliteit van het habitatype wordt aangetast als gevolg van verzurende en/of vermestende invloed van de atmosferische stikstofdepositie (N-depositie).

Ten behoeve van toetsing van de mogelijke effecten dient de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden vanwege de voorgenomen activiteiten derhalve gekwantificeerd te worden. Om een (significant) negatief effect uit te kunnen sluiten dient ingevolge de Wet Natuurbescherming aangetoond te worden dat er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie in nabijgelegen natura 2000-gebieden ($<0,01$ mol/ha/jr) ten opzichte van de referentiesituatie.

Om de bijdrage aan de stikstofdepositie ten gevolge van de diverse inrichtingen op en nabij het Eurocircuit te kunnen beoordelen wordt op basis van de NO_x-emissie een verspreidingsberekening uitgevoerd middels AERIUS Calculator (versie 2022 d.d. 26 januari 2023).

In het geval van het Eurocircuit-terrein zijn de Natura 2000-gebieden "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux", "Strabrechtse Heide & Beuven" en "Weerter- en Budelerbergen & Ringselven" van belang voor het onderwerp stikstofdepositie. In figuur 1 achter het rapport wordt de ligging van het gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" ten opzichte van het Eurocircuit-terrein weergegeven.

3 **Uitgangspunten**

3.1 **Algemeen**

In scenario 2 wordt uitgegaan van de huidige legale bedrijfsvoering van de op het Eurocircuit-terrein gevestigde inrichtingen. De activiteiten van de inrichtingen voor dit scenario worden in de volgende paragrafen beschreven op basis van de NRD d.d. 6 juli 2022. In de volgende paragrafen worden de uitgangspunten met betrekking tot de activiteiten op de verschillende inrichtingen en de kentallen voor stikstofdepositie beschreven. Relevant voor de emissie van stikstof zijn:

- het baangebruik op het rallycross- en motocrosscircuit;
- de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van deelnemers en bezoekers;
- terreinonderhoud met dieselmaterieel.

Ook worden in het kader van het nieuwe bestemmingsplan agrarische gronden herbestemd voor natuur- en landschapsontwikkeling. Omdat deze gronden niet langer gebruikt kunnen worden ten behoeve van landbouw, zal de aan het bemesten gerelateerde stikstofemissie (in de vorm van ammoniak) niet langer plaatsvinden.

In paragraaf 3.6 staat beschreven welke activiteiten worden beschouwd in de referentiesituatie en de beoogde situatie.

3.2 **Baangebruik**

3.2.1 **Rallycrosscircuit**

Activiteiten

Voor het rallycrosscircuit wordt uitgegaan van activiteiten met een openstellingsduur van het circuit voor het rijden met gemotoriseerde voertuigen van minder dan 8 uur per week en maximaal 9 weekendwedstrijden per jaar (waarin er meer dan 8 uur per week wordt gereden). De nadere invulling hiervan is als volgt:

- Nationale en internationale kampioenschappen. Het gaat hierbij om 3 tweedaagse evenementen in het weekend;
- Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden), 3 weekenden per jaar;
- Clubkampioenschappen (eendaags), 3 weekenden per jaar;
- Vrije trainingdagen (eendaags), 11 keer per jaar. Aan dergelijke trainingdagen wordt deelgenomen door leden van de NRV.

In tabel 3.1 zijn de te beschouwen activiteiten opgenomen, met een nadere specificatie van het circuitgebruik.

t3.1 Gebruiksintensiteit rallycrosscircuit

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Gemiddeld aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Aantal ronden per manche	Aantal ronden (= km)	
						Totaal	Per dag
(Inter)nationale kampioenschappen	3	2	130	3,5	4	10.920	1.820
(Inter)nationale wedstrijden	3	2	65	7	4	10.920	1.820
Clubkampioenschappen	3	2	50	7	4	8.400	1.400
Vrije trainingdagen	11	1	50	15	4	33.000	3000

Stikstofemissie

Voor de bepaling van de emissie ten gevolge van het rijden op de baan is gebruikgemaakt van emissiekentallen afkomstig van het RIVM¹. Vanwege het relatief hoge motortoerental bij circuitgebruik en het groter aantal optrek- en rembewegingen ten opzichte van normaal wegverkeer ligt de vergelijking met emissiekentallen van wegverkeer voor vrij doorstromende (snel)wegen niet voor de hand. Derhalve is aansluiting gezocht bij een emissiekental dat betrekking heeft op stagnerend verkeer op niet snelwegen met een NO_x-missie van 0,532 g/km per voertuig.

De emissiekentallen van het RIVM voor wegverkeer zijn gebaseerd op een aandeel dieselloertuigen van meer dan 20%². De NO_x-emissie van dieselloertuigen ligt vele malen hoger dan bij benzinevoertuigen, zoals als ook blijkt uit de factsheets van TNO³. Op het rallycrosscircuit wordt hoofdzakelijk met benzinemotoren gereden, het aandeel verreden kilometers op het circuit met dieselloertuigen bedraagt minder dan 1%. Hieruit volgt dat het gehanteerde emissiekental dat betrekking heeft op stagnerend verkeer op niet snelwegen van het RIVM als een overschatting is voor de NO_x-emissie van het betreffende circuitgebruik. Verder wordt uitgegaan van een (worst case) aanname dat gedurende de vrije trainingdagen 10% van de deelnemende voertuigen niet over een werkende katalysator beschikt. Voor dit aandeel wordt uitgegaan van een NO_x-emissie van 3,2 gr/km. Dit laatste kental is afgeleid op basis van literatuurgegevens en is onder andere ook gebruikt bij onderzoek in het kader van een nieuwe vergunning Wet natuurbescherming voor Circuit Zandvoort.

Op basis van het aantal evenementen per jaar, het aantal verreden ronden en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het rallycrosscircuit voor de huidige situatie afgeleid. Deze is samengevat in onderstaande tabel 3.2.

1 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2023/03/15/emissiefactoren-voor-snelwegen-en-niet-snelwegen-2023>.

2 Zie hiervoor ook TNO-rapport | TNO 2019 R10825v2 | 25 juli 2019.

3 Zie TNO Factsheets brandstoffen voor het wegverkeer — Kenmerken en perspectief | Juni 2014

t3.2 Rallycross

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal rondes per dag	NO _x -emissie in gram/km	NO _x -emissie in kg/jaar
(Inter)nationale kampioenschappen	3	2	1.820	0,532	5,8
(Inter)nationale wedstrijden	3	2	1.820	0,532	5,8
Clubkampioenschappen	3	2	1.680	0,532	4,5
Vrije trainingsdagen	11	1	3.000	0,799	26,4
				Totaal:	42,5

3.2.2 Motocrosscircuit

Activiteiten

Voor het motocrosscircuit wordt uitgegaan van minder dan 8 uur per week trainen (verdeeld over 2 trainingsdagen) en 3 wedstrijdweekenden per jaar (met meer dan 8 uur per week crossen). De nadere invulling hiervan is als volgt:

- De Grand Prix voor motocross, als tweedaags weekend-evenement;
- Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden). Het gaat hierbij om 2 tweedaagse evenementen in het weekend;
- Twee eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro), verreden onder de reguliere openingstijden.
- Een jeugdwedstrijd (eendaags), verreden onder de reguliere openingstijden;
- Motocrosstrainingen op twee dagen per week, gedurende 35 weken per jaar;

In tabel 3.3 zijn de beschouwde activiteiten opgenomen. In de laatste kolom van deze tabel is het aantal crossuren per dag gegeven. Een crossuur is hierbij gelijk aan 1 motor die gedurende 1 uur op de baan rijdt of bijvoorbeeld 3 motoren die ieder 20 minuten op de baan rijden. Tijdens een crosstraining worden (jaar)gemiddeld circa 37,5 crossuren verreden per training.

t3.3 Gebruiksintensiteit motocrosscircuit (MVV)

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Tijdsduur manche in minuten	Aantal crossuren per dag
Grand Prix voor motocross	1	2	200	3	30	300
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	1	200 (4 klassen van 50)	3	30	300
Eendaagse wedstrijden (DMX)	1	1	150 (3 klassen van 50)	3	20	150
Eendaagse wedstrijden (enduro)	1	1	150	2	120	600
Jeugdwedstrijd	1	1	150	3	15	112,5
Trainingsdagen	35	2 per week	50	3	15	37,5

Stikstofdepositie

Voor de bepaling van de emissie ten gevolge van het rijden op het motocrosscircuit is gebruikgemaakt van emissiekentallen afkomstig van het RIVM¹. Er is gebruikgemaakt van het emissiekental dat betrekking heeft op normaal stad verkeer op niet snelwegen met een NO_x-emissie van 0,318 g/km per motor. Verder wordt uitgegaan van een gemiddelde

rijksnelheid van 50 km/u voor de motocross. Op grond van het voorgaande bedraagt de NOx-emissie per verreden crossuur 15,9 gram voor de motocrossactiviteiten.

Op basis van het aantal evenementen per jaar, het aantal crossuren en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het motocrosscircuit afgeleid. Deze is samengevat in onderstaande tabel 3.4.

t3.4 Motocross

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal crossuren per dag	NO _x -emissie in gram per crossuur	NO _x -emissie in kg per jaar
Grand Prix voor motocross	1	2	300	15,9	9,5
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	1	300	15,9	9,5
Eendaagse wedstrijden (DMX)	1	1	150	15,9	2,4
Eendaagse wedstrijden (enduro)	1	1	600	15,9	9,5
Jeugdwedstrijd	1	1	112,5	15,9	1,8
Trainingsdagen	35	2 per weekenden	37,5	15,9	41,7
Totaal:					74,5

3.3 Verkeersaantrekkende werking

3.3.1 Aantallen

Ook is de NOx-emissie ten gevolge van bezoekend verkeer beschouwd ten gevolge van de op het Eurocircuit aanwezige inrichtingen. In de berekeningen zijn de deelnemers en bezoekers meegenomen tijdens de wedstrijden en de trainingen. Het aantal bezoekersvoertuigen is in overleg met de verenigingen bepaald. Voor het bepalen van de emissie is gebruikgemaakt van de kentallen uit AERIUS Calculator.

t3.5 Verkeersaantrekkende werking tijdens wedstrijden en trainingen

Vereniging	Omschrijving	Aantal dagen per jaar	Voertuigen op jaarbasis
Motocrosscircuit	Grand Prix voor motocross	2	14.000
	Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	1.400
	Eendaagse wedstrijden (DMX)	1	300
	Eendaagse wedstrijden (enduro)	1	300
	Jeugdwedstrijd	1	300
	Trainingsdagen	70	0
Rallycrosscircuit	(Inter)nationale kampioenschappen	6	6.000
	(Inter)nationale wedstrijden	6	2.400
	Clubkampioenschappen	6	600
	Vrije trainingsdagen	11	275
Wielercircuit	Wedstrijden	19	2.890
	Trainingen	143	4.290
Fietscross	Wedstrijden	8	650
	Trainingen	120	2.400
Hondenvereniging	Trainingen	159	1.113
	Keuringsdag	1	30

Het bovenstaande betreft een inschatting die mede tot stand is gekomen in overleg met de verschillende verenigingen. In tabel 3.6 is het aantal voertuigen per vereniging samengevat.

t3.6 Samenvatting verkeersaantrekkende werking

Inrichting	Voertuigen per jaar
Rallycrosscircuit (NRV)	9.275
Motocrosscircuit (MVV)	16.300
Wielercircuit (TWC- de Kempen)	7.180
Fietscrossparcours (Lion 'd Or)	3.050
Politiehondenvereniging (de Verdediger)	1.143
Totaal:	36.948

3.3.2 Route

Op basis van de verkeersintensiteiten aangeleverd door Accent adviseurs is een inschatting gemaakt van de verkeersbewegingen over de diverse rijroutes. In figuur f 3.1 zijn de wegvakken van omliggende wegen weergegeven.



f 3.1 Wegvakken omgeving Eurocircuit (Bron: Accent adviseurs)

In tabel 3.7 zijn de verkeersintensiteiten in procent weergegeven van het totale aantal voertuigen dat het Eurocircuit aandoet. Hierbij wordt opgemerkt dat voertuigen over meerdere wegvakken kunnen rijden. Het totale percentage op de verschillende wegvakken is hierdoor groter dan 100%.

t3.7 Verkeersintensiteiten ten gevolge van het Eurocircuit in procenten

Wegvak	Beschrijving	Bezoekersvoertuigen
2 & 7	Monseigneur Smetstraat	11,0 %
3	Kempervennendreef (noord)	30,3 %
4	Weerderdijk (oost)	19,3 %
9	Weerderdijk (west)	18,4 %
10	Loverensdijk	1,2 %
15	Kempervennendreef (zuid)	69,7%

3.4 Terreinonderhoud

Ten behoeve van het terrein- en baanonderhoud wordt dieselmaterieel ingezet. Op basis van gegevens met betrekking tot het type materieel en het aantal draaiuren aangeleverd door de verenigingen is het brandstofverbruik bepaald conform hoofdstuk 8.5 uit de "Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator".

In tabel 3.8 is de NO_x-emissie weergegeven die AERIUS Calculator produceert op basis van het aantal draaiuren en brandstofverbruik. In bijlage 1 is de gedetailleerde berekening van het brandstofverbruik weergegeven.

t3.8 Inzet dieselmaterieel

Vereniging	Omschrijving	Dieselmaterieel	Draaiuren	Brandstofverbruik in liters	NO _x -emissie in kg op jaarbasis
Motocross	Onderhoud aan groen	Traktor Case IH 845	40	356	10,9
	Onderhoud aan baan	Shovel 102 kW	122	2690	81,3
Rallycross	Onderhoud aan baan	Ford 2910	48	332	10,2
	Baan sproeien i.v.m. overlast	Deutz Fahr DX 6.06	72	1148	34,8
Fietscross	Onderhoud aan groen	Kubota KX027	246	1102	34,3
	Onderhoud aan baan	Hinomoto C144	16	130	4,1
Hondentraining	Grasmaaien	JCB 130 LC	8	141	2,2
	Grasmaaien	Case IH 845	4	36	1,1

3.5 Bestemmen agrarische percelen voor natuur- en landschapontwikkeling

In de huidige situatie wordt een aantal omliggende percelen in beheer van de gemeente Valkenswaard gebruikt ten behoeve van agrarische activiteiten. Door de gronden te herbestemmen voor natuur- en landschapontwikkeling kunnen deze agrarische activiteiten niet langer plaatsvinden. Als gevolg van het agrarisch gebruik vindt in de huidige situatie onder meer mestaanwending plaats. Bij bemesting vindt emissie plaats van ammoniak (NH₃), aangezien bij het aanwenden van mest vervluchtiging van NH₃ plaatsvindt. Op basis van de door de overheid geleverde 'emissie-bemesting' kaart¹ kan de emissie ten gevolge van de bemesting per gemeente worden bepaald.

Conform de kaart bedraagt de ammoniakemissie door bemesting in Valkenswaard circa 30,98 kg per hectare per jaar. In figuur f 3.2 zijn de percelen in eigendom van de gemeente Valkenswaard weergegeven die gebruikt kunnen worden voor natuur – en landschapontwikkeling. De gemeente Valkenswaard is voornemens om de percelen die nu een agrarisch bestemming te herbestemmen ten behoeve van natuur- en landschapontwikkeling. De ammoniakemissie gerelateerd aan de bemesting van de percelen komt hierbij geheel te vervallen en kan worden ingezet om intern te salderen.

¹ <https://www.bij12.nl/emissie-bemesting/>



f 3.2 Percelen in eigendom van de gemeente Valkenswaard

Met betrekking tot de verhouding tussen dierlijke mest en kunstmest is bepaald op basis van de stikstofgebruiknormen uit het Zevende actieprogramma nitraatrichtlijn waarbij als gewas grasland is gehanteerd.

t3.9 Ammoniakemissie agrarisch gebruik op basis van stikstofgebruiksnormen en vervluchtigingspercentages

Perceel	Oppervlakte in hectare	Ammoniakemissie (kg NH ₃ /jr)
1	0,21	6,39
2	0,13	4,15
3	0,13	3,87
4	1,11	34,27

Nadat de gronden in gebruik zijn omgevormd tot natuur, zal ten behoeve van het onderhoud aan het perceel (6x per jaar) dieselmaterieel worden ingezet. Voor het materieel wordt aangehouden dat dit ten minste voldoet aan stageklasse IV. In de berekening wordt aangenomen dat het onderhoud gedaan wordt met een maaier die een breedte heeft van 2 meter en wordt getrokken door een trekker die zich met gemiddeld 12 km/uur voortbeweegt. Op basis van de oppervlakte van de percelen zijn de draaiuren en het brandstofverbruik bepaald conform hoofdstuk 8.5 uit de "Instructie gegevensinvoer AERIUS Calculator". In tabel 3.10 is de NO_x-emissie weergegeven die AERIUS Calculator produceert op basis van het aantal draaiuren en brandstofverbruik.

t3.10 Inzet dieselmaterieel ten behoeve van onderhoud

Perceel	Oppervlakte	Draaiuren	Brandstofverbruik in liters	NO _x -emissie in kg
1	0,21	0,52	11,4	0,3
2	0,13	0,34	7,4	0,2
3	0,13	0,31	6,9	0,2
4	1,11	2,77	61,0	1,8

3.6 Resumé

In tabel 3.11 zijn de activiteiten met de bijbehorende stikstofemissie samengevat. In de tabel staat samengevat welke activiteiten reeds planologisch mogelijk waren en plaatsvonden en derhalve als referentiesituatie gelden. Tevens worden de activiteiten die wel plaatsvinden maar niet planologisch mogelijk waren weergegeven als beoogde situatie.

Voor de landbouwgronden die worden herbestemd voor natuur- en landschapsonwikkeling geldt dat de stikstofemissie (in de vorm van ammoniak) in de referentiesituatie wel plaatsvond. In plaats daarvan komt als nieuwe activiteit het terreinonderhoud van de percelen in de beoogde situatie.

t3.11 Samenvatting van emissies in de referentiesituatie en beoogde situatie

Vereniging	Omschrijving	NO _x -emissie in kg	Bezoekers op jaarbasis	Referentie	Beoogd
Motocrosscircuit	Grand Prix voor motocross	9,5	14000	Nee	Ja
	Nationale wedstrijden (KNMV)	9,5	1400	Nee	Ja
	Eendaagse wedstrijden (DMX)	2,4	300	Nee	Ja
	Eendaagse wedstrijden (enduro)	9,5	300	Nee	Ja
	Jeugdwedstrijd	1,8	300	Nee	Ja
	Trainingsdagen	41,7	0	Nee	Ja
	Terreinonderhoud	74,5	-	Nee	Ja
Rallycrosscircuit	(Inter)nationale kampioenschappen	5,8	6000	Ja	Ja
	(Inter)nationale wedstrijden	5,8	2400	Ja	Ja
	Clubkampioenschappen	4,5	600	Ja	Ja
	Vrije trainingsdagen	26,4	275	Ja	Ja
	Terreinonderhoud	60,3	-	Ja	Ja
Wielercircuit	Wedstrijden		2890	Ja	Ja
	Trainingen		4290	Ja	Ja
Fietscross	Wedstrijden		650	Ja	Ja
	Trainingen		2400	Ja	Ja
	Terreinonderhoud	4,3	-	Ja	Ja
Hondenvereniging	Trainingen		1113	Ja	Ja
	Keuringsdag	-	30	Ja	Ja
	Terreinonderhoud	0,9	-	Ja	Ja
Activiteit		NH ₃ -emissie bemesting in kg	NO _x -emissie onderhoud in kg	Referentie (bemesting)	Beoogd (onderhoud)
Landbouwgrond (salderen)	Locatie 1	6,4	0,3	Ja	Ja
	Locatie 2	4,2	0,2	Ja	Ja
	Locatie 3	3,9	0,2	Ja	Ja
	Locatie 4	34,3	1,8	Ja	Ja

4 Berekeningen

Voor het berekenen van stikstofdepositie in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn verspreidingsberekeningen uitgevoerd middels het rekenprogramma AERIUS Calculator 2022. Hierbij wordt middels een verschilberekening de stikstofdepositie van de referentiesituatie vergeleken met de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde situatie.

In tabel 4.1 zijn de resultaten van de verschilberekening van de stikstofdepositie ten gevolge van het Eurocircuit ter plaatse van de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden weergegeven. In bijlage 2 is de export van de AERIUS-berekening weergegeven.

t4.1 Resultaten verschilberekening stikstofdepositie in mol/ha/jr

Natura 2000-gebied	Vershil stikstofdepositie beoogd – referentiesituatie in mol/ha/jr
Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux	0,00
Strabrechtse Heide & Beuven	0,00
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven	0,00

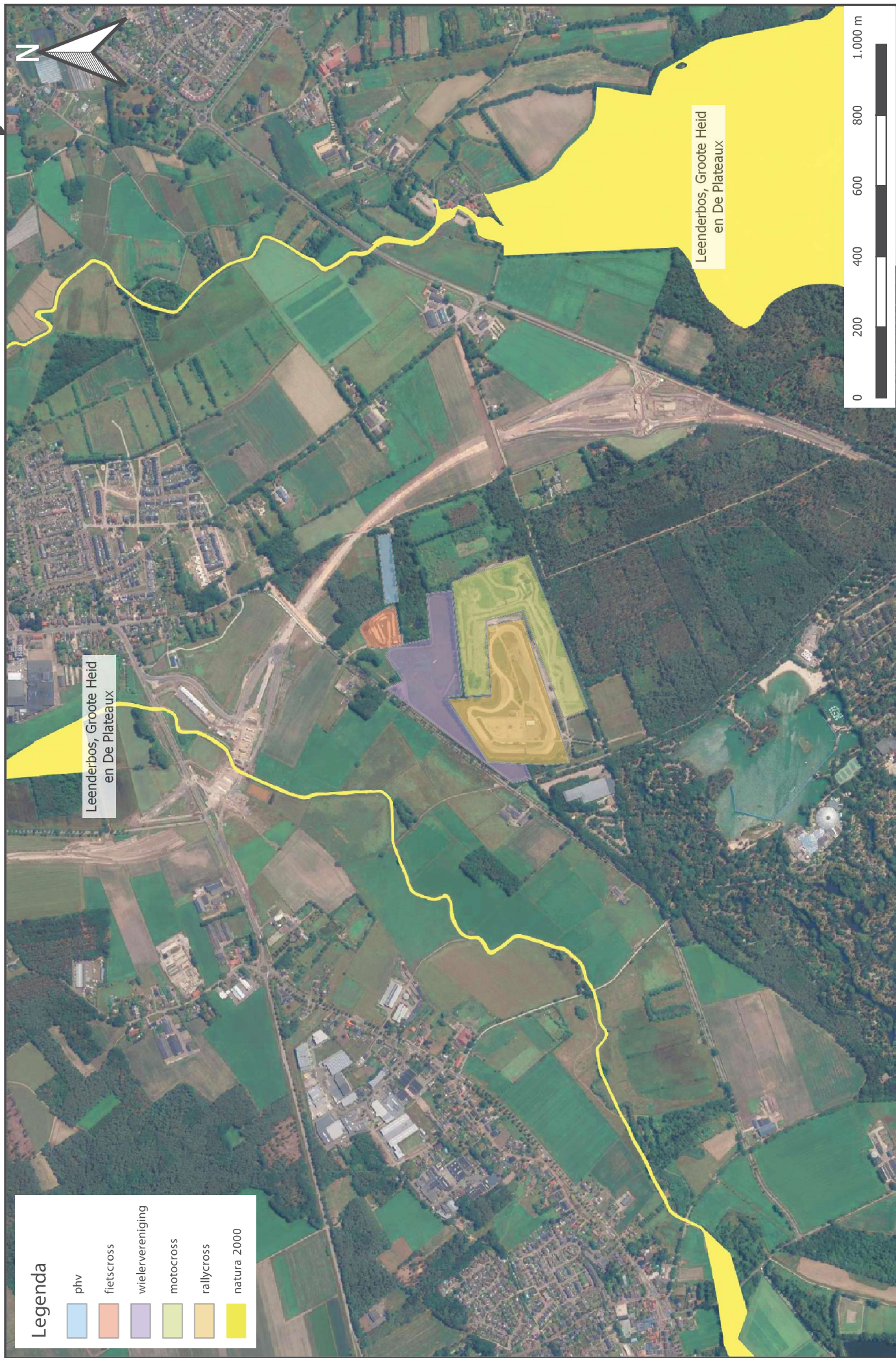
5 Conclusie

Uit de resultaten van de berekeningen (zie tabel 4.1) volgt dat in de beoogde situatie geen sprake is van een toename in stikstofdepositie ter hoogte van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie (verschil 0,00 mol/ha/jr).

Op basis van het voorgaande kunnen (significante) negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie worden uitgesloten.

Dit rapport bevat 17 pagina's, 1 figuur en 2 bijlagen.







	Bouwjaar	aandrijfasconfig	Fv	Fe	Pmax	Rendement	Draaiuren	Verbruik volgens TNO	Verbruik per jaar
motocross									
Beschrijving	1985-1991	aandrijfasconfig	0,03	0,65	39,5	0,25	40	8,9	356
Case IH 845	onbekend	Versnellingsbak	0,03	0,65	102	0,25	1,22	22,05	2690,1
Shovel 102 kW		Versnellingsbak							
Rallycross									
Beschrijving	Bouwjaar	aandrijfasconfig	Fv	Fe	Pmax	Rendement	Draaiuren	Verbruik volgens TNO	Verbruik per jaar
Ford 2910	1983-1989	Versnellingsbak	0,03	0,65	30	0,25	48	6,92	332,16
Deutz Fahr DX 6.06	1987 – 1991	Versnellingsbak	0,03	0,65	73	0,25	72	15,95	1148,4
Kubota KX027-4	onbekend	Versnellingsbak	0,03	0,65	18	0,25	246	4,48	1102,08
overige verenigingen									
Beschrijving	Bouwjaar	aandrijfasconfig	Fv	Fe	Pmax	Rendement	Draaiuren	Verbruik volgens TNO	Verbruik per jaar
Hinomoto C144	1977 – 1979	Versnellingsbak	0,03	0,65	13,4	0,25	36	3,6	129,6
JCB T30LC	onbekend	Versnellingsbak	0,03	0,65	81	0,25	8	17,63	141,04
tractor met maaidek	1985-1991	Versnellingsbak	0,03	0,65	39,5	0,25	4	8,9	35,6
onderhoud parkeerweide									
Beschrijving	Bouwjaar	aandrijfasconfig	Fv	Fe	Pmax	Rendement	Draaiuren	Verbruik volgens TNO	Verbruik per jaar
GP163 trekker 102 kW	onbekend	Versnellingsbak	0,03	0,65	102	0,25	4,68	22,05	103,2
GP133 trekker 102 kW	onbekend	Versnellingsbak	0,03	0,65	102	0,25	2,77	22,05	61,1



Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*

**Contactgegevens**

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Peutz
Victoriedijk 8,
5551 TK Valkenswaard

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Eurocircuit
Berekening EA.1040-22-RA-001

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Re5zeJvz2V1J
05 mei 2023, 15:41
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Referentie - Referentie
Beoogd - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2023	49,8 kg/j	139,2 kg/j
2023	1,8 kg/j	325,7 kg/j

Resultaten

Referentie - Referentie

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
0,10 mol/ha/j	2115441	Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux
0,09 mol/ha/j	2115441	Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux

Beoogd - Beoogd

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

0,00 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

106,12 ha


Grootste toename

0,00 mol/ha/j


Grootste afname

0,04 mol/ha/j

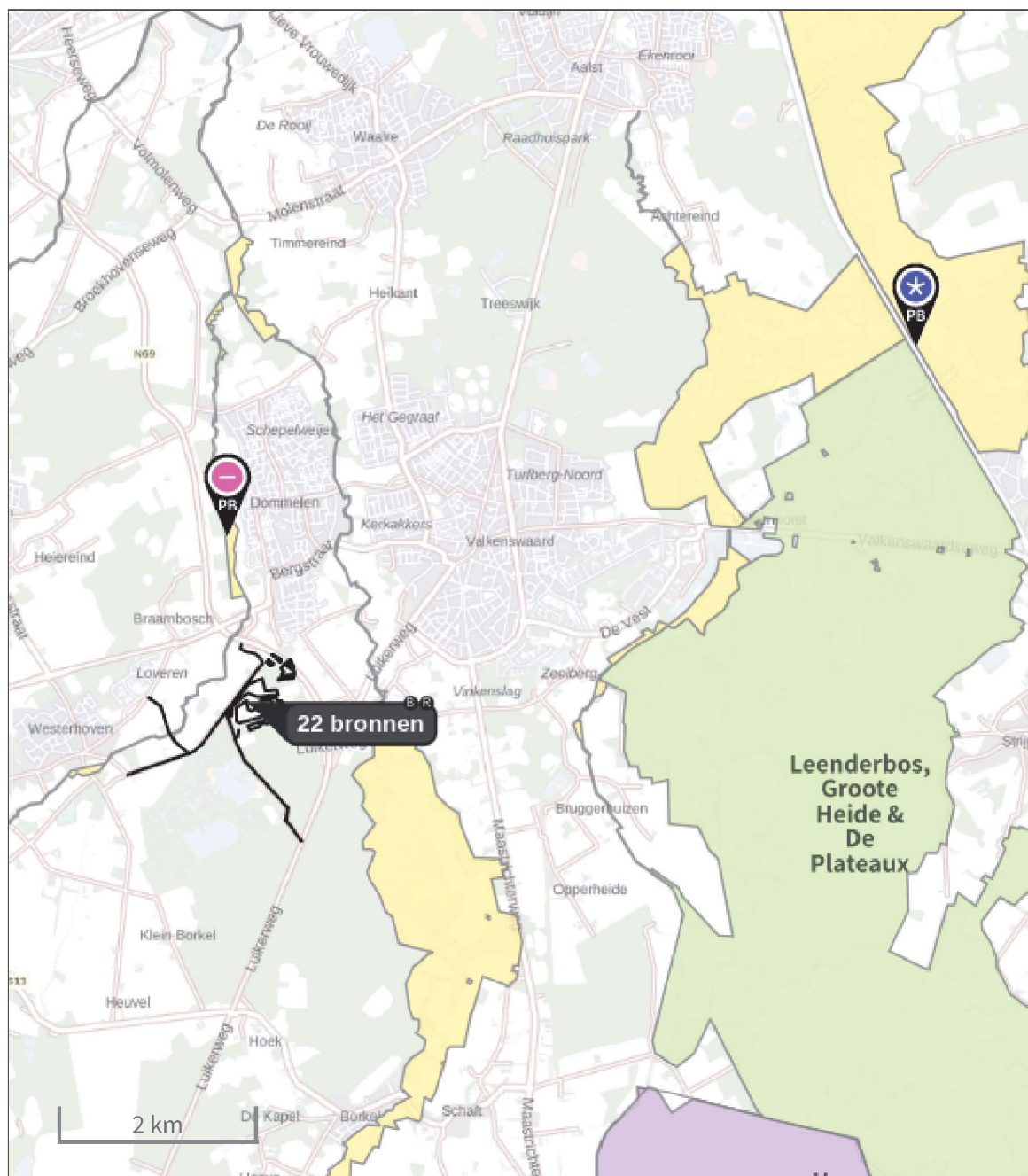
Referentie (Referentie), rekenjaar 2023








Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Mobiele werktuigen Landbouw Ford 2910	2,5 g/j	10,2 kg/j
2	Mobiele werktuigen Landbouw Deutz H=Fahr DX 6	8,6 g/j	34,8 kg/j
3	Mobiele werktuigen Landbouw Kooimaaier	7,3 g/j	30,3 kg/j
5	Mobiele werktuigen Landbouw Fietscross onderhoud	0,0 kg/j	4,1 kg/j
6	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Fietscross grasmaaien	1,1 g/j	2,2 kg/j
7	Mobiele werktuigen Landbouw onderhoud honden	0,0 kg/j	1,1 kg/j
12	Landbouw Landbouwgrond Bemesting perceel 4	34,3 kg/j	-
15	Landbouw Landbouwgrond Bemesting perceel 1	6,4 kg/j	-
16	Landbouw Landbouwgrond Bemesting perceel 2	4,2 kg/j	-
17	Landbouw Landbouwgrond Bemesting perceel 3	3,9 kg/j	-
	Verkeersnetwerk	1,0 kg/j	56,6 kg/j

Beoogd (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2	Mobiele werktuigen Landbouw Traktor case 845	2,7 g/j	10,9 kg/j
3	Mobiele werktuigen Landbouw Shovel 102 kW	20,2 g/j	81,3 kg/j
4	Mobiele werktuigen Landbouw Ford 2910	2,5 g/j	10,2 kg/j
5	Mobiele werktuigen Landbouw Deutz H=Fahr DX 6	8,6 g/j	34,8 kg/j
6	Mobiele werktuigen Landbouw Kooimaaiër	8,3 g/j	34,3 kg/j
8	Mobiele werktuigen Landbouw Fietscross onderhoud	0,0 kg/j	4,1 kg/j
9	Mobiele werktuigen Landbouw Fietscross grasmaaien	1,1 g/j	4,3 kg/j
10	Mobiele werktuigen Landbouw onderhoud honden	0,0 kg/j	1,1 kg/j
15	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Grasmaaien Perceel 1	0,0 kg/j	0,3 kg/j
18	Mobiele werktuigen Landbouw Grasmaaien Perceel 4	0,0 kg/j	1,8 kg/j
19	Mobiele werktuigen Landbouw Grasmaaien Perceel 2	0,0 kg/j	0,2 kg/j
20	Mobiele werktuigen Landbouw Grasmaaien Perceel 3	0,0 kg/j	0,2 kg/j
	Verkeersnetwerk	1,7 kg/j	142,2 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingsituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	106,12	2.417,90	0,00	0,00	106,12	0,04

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux (136)	106,12	2.417,90	0,00	0,00	106,12	0,04

Referentie, Rekenjaar 2023

1 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Ford 2910	NO _x	10,2 kg/j			
Locatie	X:157621,54 Y:371908,64	NH ₃	2,5 g/j			
Lengte	999,94 m					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Ford 2910	Stage-I, <= 2001, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	332 l/j	48 u/j		NO _x	10,2 kg/j
					NH ₃	2,5 g/j

2 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Deutz H=Fahr DX 6	NO _x	34,8 kg/j			
Locatie	X:157621,54 Y:371908,64	NH ₃	8,6 g/j			
Lengte	999,94 m					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Deutz fahr dx 6	Stage-I, <= 2001, 56-75 kW, diesel, SCR: nee	1148 l/j	72 u/j		NO _x	34,8 kg/j
					NH ₃	8,6 g/j

3 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Kooimaaiër	NO _x	30,3 kg/j			
Locatie	X:157621,54 Y:371908,64	NH ₃	7,3 g/j			
Lengte	999,94 m					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Kooimaaiër	Stage-I, <= 2001, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	969 l/j	246 u/j		NO _x	30,3 kg/j
					NH ₃	7,3 g/j

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Rallycross	Links	Rechts	NO _x	42,5 kg/j
Locatie	X:157621,54 Y:371908,64	Type scherm	-	NO ₂	0,0 kg/j
Lengte	999,94 m	Hoogte	-	NH ₃	0,0 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Van A naar B				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Beschrijving	Emissie p/voertuig	Emissie p/voertuig			
Rallycross	1 p/jaar	NO _x		42,5 ton/j	
		NO ₂		0,0 kg/j	
		NH ₃		0,0 kg/j	

5 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Fietscross onderhoud	NO _x	4,1 kg/j			
		NH ₃	0,0 kg/j			
Locatie	X:157943,57 Y:372007,07					
Lengte	1.508,49 m					
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Hinomoto	Stage-I, <= 2001, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	130 l/j	36 u/j		NO _x	4,1 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j

6 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Fietscross grasmaaien	NO _x	2,2 kg/j			
		NH ₃	1,1 g/j			
Locatie	X:157943,57 Y:372007,07					
Lengte	1.508,49 m					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
JCB 130LC	Stage-IIIB, 2011-2013, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	141 l/j	8 u/j		NO _x	2,2 kg/j
					NH ₃	1,1 g/j

7 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	onderhoud honden	NO _x	1,1 kg/j			
		NH ₃	0,0 kg/j			
Locatie	X:158114,23 Y:372148,23					
Lengte	337,12 m					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
grasmaaien	Stage-I, <= 2001, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	36 l/j	4 u/j		NO _x	1,1 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j

8 Wegverkeer | Weg

Naam	Kempervennendreef (zuid)	Links	Rechts	NO _x	9,9 kg/j
Locatie	X:157841,08 Y:371018,8	Type scherm	-	NO ₂	2,1 kg/j
Lengte	1.435,14 m	Hoogte	-	NH ₃	0,7 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	28.791,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

9 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegvak4	Links	Rechts	NO _x	1,1 kg/j
Locatie	X:157228,37 Y:371550,41	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,2 kg/j
Lengte	556,24 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 72,7 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	7.952,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

10 Wegverkeer | Weg


Naam	Weerderdijk	Links	Rechts	NO _x	1,2 kg/j
Locatie	X:156710,29 Y:371242,05	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,3 kg/j
Lengte	679,44 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 83,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	7.451,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

11 Wegverkeer | Weg

Naam	Loverensdijk	Links	Rechts	NO _x	89,4 g/j
Locatie	X:156798,79 Y:371644,74	Type scherm	-	-	NO ₂ 19,4 g/j
Lengte	747,29 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 6,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	501,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

12 Landbouw | Landbouwgrond

Naam	Bemesting perceel	Uittreedhoogte	<u>0,5 m</u>	NH ₃	34,3 kg/j
	4	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
Locatie	X:158054,22	Spreiding	0 m		
	Y:372225,6				
Oppervlakte	1,12 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Meststoffen				

Type	Stof	Emissie
 Mestaanwending (dierlijke mest)	NO _x	0,0 kg/j
	NH ₃	34,3 kg/j

13 Wegverkeer | Weg

Naam	wegvak 3	Links	Rechts	NO _x	0,8 kg/j
Locatie	X:157456,99 Y:371656,48	Type scherm	-	NO ₂	0,2 kg/j
Lengte	261,66 m	Hoogte	-	NH ₃	53,8 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	12.505,0 p/jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %


14 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegvak 2	Links	Rechts	NO _x	1,1 kg/j
Locatie	X:157696,74 Y:372178,57	Type scherm	-	NO ₂	0,2 kg/j
Lengte	979,34 m	Hoogte	-	NH ₃	73,3 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	4.552,0 p/jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %


15 Landbouw | Landbouwgrond

Naam	Bemesting perceel	Uittreedhoogte	<u>0,5 m</u>	NH ₃	6,4 kg/j
	1	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
Locatie	X:157864,48	Spreiding	0 m		
	Y:372303,16				
Oppervlakte	0,17 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Meststoffen				

Type	Stof	Emissie
 Mestaanwending (dierlijke mest)	NO _x	0,0 kg/j
	NH ₃	6,4 kg/j


16 Landbouw | Landbouwgrond

Naam	Bemesting perceel 2	Uittreedhoogte	<u>0,5 m</u>	NH ₃	4,2 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
Locatie	X:157941,73 Y:372349,59	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	0,10 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Meststoffen				

Type	Stof	Emissie
 Mestaanwending (dierlijke mest)	NO _x	0,0 kg/j
	NH ₃	4,2 kg/j

17 Landbouw | Landbouwgrond

Naam	Bemesting perceel 3	Uittreedhoogte	<u>0,5 m</u>	NH ₃	3,9 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
Locatie	X:158085,77 Y:372295,22	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	0,12 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Meststoffen				

Type	Stof	Emissie
 Mestaanwending (dierlijke mest)	NO _x	0,0 kg/j
	NH ₃	3,9 kg/j

Beoogd, Rekenjaar 2023

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Motocross	Links	Rechts	NO _x	74,5 kg/j
Locatie	X:157956,39 Y:371905,76	Type scherm	-	NO ₂	0,0 kg/j
Lengte	1.721,94 m	Hoogte	-	NH ₃	0,0 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Van A naar B				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Beschrijving	Emissie p/voertuig	Emissie p/voertuig			
motocross	1 p/jaar	NO _x			43,3 ton/j
		NO ₂			0,0 kg/j
		NH ₃			0,0 kg/j

2 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Traktor case 845	NO _x	10,9 kg/j			
Locatie	X:157956,38 Y:371905,76	NH ₃	2,7 g/j			
Lengte	1.721,92 m					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Traktor Case 845	Stage-I, <= 2001, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	356 l/j	40 u/j		NO _x	10,9 kg/j
					NH ₃	2,7 g/j

3 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Shovel 102 kW	NO _x	81,3 kg/j			
Locatie	X:157956,38 Y:371905,76	NH ₃	20,2 g/j			
Lengte	1.721,92 m					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Shovel 102 kW	Stage-I, <= 2001, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	2690 l/j	122 u/j		NO _x	81,3 kg/j
					NH ₃	20,2 g/j

4 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Ford 2910	NO _x	10,2 kg/j			
Locatie	X:157621,54 Y:371908,64	NH ₃	2,5 g/j			
Lengte	999,94 m					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Ford 2910	Stage-I, <= 2001, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	332 l/j	48 u/j		NO _x	10,2 kg/j
					NH ₃	2,5 g/j

5 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Deutz H=Fahr DX 6	NO _x	34,8 kg/j
Locatie	X:157621,54 Y:371908,64	NH ₃	8,6 g/j
Lengte	999,94 m		

Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Deutz fahr dx 6	Stage-I, <= 2001, 56-75 kW, diesel, SCR: nee	1148 l/j	72 u/j		NO _x	34,8 kg/j
					NH ₃	8,6 g/j

6 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Kooimaaiër	NO _x	34,3 kg/j
Locatie	X:157621,54 Y:371908,64	NH ₃	8,3 g/j
Lengte	999,94 m		

Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Kooimaaiër	Stage-I, <= 2001, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	1102 l/j	246 u/j		NO _x	34,3 kg/j
					NH ₃	8,3 g/j

7 Wegverkeer | Weg

Naam	Rallycross	Links	Rechts	NO _x	42,5 kg/j
Locatie	X:157621,54 Y:371908,64	Type scherm	-	NO ₂	0,0 kg/j
Lengte	999,94 m	Hoogte	-	NH ₃	0,0 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Van A naar B				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Beschrijving	Emissie p/voertuig	Emissie p/voertuig	
Rallycross	1 p/jaar	NO _x	42,5 ton/j
		NO ₂	0,0 kg/j
		NH ₃	0,0 kg/j

8 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Fietscross onderhoud	NO _x	4,1 kg/j
Locatie	X:157943,57 Y:372007,07	NH ₃	0,0 kg/j
Lengte	1.508,49 m		

Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Hinomoto	Stage-I, <= 2001, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	130 l/j	36 u/j		NO _x	4,1 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j

9 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Fietscross grasmaaien	NO _x	4,3 kg/j			
		NH ₃	1,1 g/j			
Locatie	X:157943,57 Y:372007,07					
Lengte	1.508,49 m					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Fietscross grasmaaien	Stage-I, <= 2001, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	141 l/j	8 u/j		NO _x	4,3 kg/j
					NH ₃	1,1 g/j

10 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	onderhoud honden	NO _x	1,1 kg/j			
		NH ₃	0,0 kg/j			
Locatie	X:158114,23 Y:372148,23					
Lengte	337,12 m					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
grasmaaien	Stage-I, <= 2001, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	36 l/j	4 u/j		NO _x	1,1 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j

11 Wegverkeer | Weg

Naam	Kempervennendreef (zuid)	Links	Rechts	NO _x	17,7 kg/j
Locatie	X:157841,08 Y:371018,8	Type scherm	-	-	NO ₂ 3,8 kg/j
Lengte	1.435,14 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 1,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	51.520,0 p/jaar		0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

12 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegvak 3	Links	Rechts	NO _x	1,4 kg/j
Locatie	X:157456,99 Y:371656,48	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,3 kg/j
Lengte	261,65 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 96,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	22.376,0 p/jaar		0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

13 Wegverkeer | Weg

Naam	Weerderdijk	Links	Rechts	NO _x	2,2 kg/j
Locatie	X:156710,29 Y:371242,05	Type scherm	-	NO ₂	0,5 kg/j
Lengte	679,44 m	Hoogte	-	NH ₃	0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	13.334,0 p/jaar		0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

14 Wegverkeer | Weg

Naam	Loverensdijk	Links	Rechts	NO _x	0,2 kg/j
Locatie	X:156798,79 Y:371644,74	Type scherm	-	NO ₂	34,8 g/j
Lengte	747,29 m	Hoogte	-	NH ₃	11,0 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	896,0 p/jaar		0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

15 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Grasmaaien	NO _x	0,3 kg/j			
	Perceel 1	NH ₃	0,0 kg/j			
Locatie	X:157864,48 Y:372303,16					
Oppervlakte	0,17 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Trekker 102 kW	Stage-I, <= 2001, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	11 l/j	1 u/j		NO _x	0,3 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j

16 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegvak 2	Links	Rechts	NO _x	1,9 kg/j
Locatie	X:157696,74 Y:372178,57	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,4 kg/j
Lengte	979,34 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	8.146,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

17 Wegverkeer | Weg

Naam	Wegvak 4	Links	Rechts	NO _x	1,9 kg/j
Locatie	X:157228,37 Y:371550,41	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,4 kg/j
Lengte	556,24 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				
Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	14.230,0 p/jaar		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar		0,0 %	

18 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Grasmaaien	NO _x				1,8 kg/j
	Perceel 4	NH ₃				0,0 kg/j
Locatie	X:158054,22					
	Y:372225,6					
Oppervlakte	1,12 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Trekker 102 kW	Stage-I, <= 2001, 75-560 kW, diesel, SCR: nee	61 l/j	3 u/j		NO _x	1,8 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j

19 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Grasmaaien	NO _x				0,2 kg/j
	Perceel 2	NH ₃				0,0 kg/j
Locatie	X:157941,72					
	Y:372349,58					
Oppervlakte	0,10 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Trekker 102 kW	Stage-I, <= 2001, >= 560 kW, diesel, SCR: nee	7 l/j	1 u/j		NO _x	0,2 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j

20 Mobiele werktuigen | Landbouw

Naam	Grasmaaien	NO _x	0,2 kg/j
	Perceel 3	NH ₃	0,0 kg/j
Locatie	X:158085,76 Y:372295,22		
Oppervlakte	0,12 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Trekker 102 kW	Stage-I, <= 2001, >= 560 kW, diesel, SCR: nee	7 l/j	1 u/j		NO _x	0,2 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van
 AERIUS versie 2022.1_20230405_989cfb3815
 Database versie 2022.1_989cfb3815
 Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

Bijlage 9 Natuurtoets Ekoza (18 januari 2019)

Natuurtoets

Eurocircuit Valkenswaard



Conceptrapportage



Arnhem, 23 april 2018

Colofon

Titel	: Natuurtoets
Subtitel	: Eurocircuit Valkenswaard
Status	: Conceptrapportage
Projectnummer	: 18.028
Datum	: 23 april 2018
Veldonderzoek	: S. Nelissen
Auteur(s)	: S. Nelissen
Goedgekeurd door	: T. Kooij
Opdrachtgever	: Agel adviseurs
Contactpersoon	: Dhr. J. Sips, Mevr. H. Wenting



Bezoekadres	: Tivolilaan 205
Postbus	: 2
Postcode	: 6800 AA Arnhem
Telefoon	: 026-8454583

info@ekoza.nl
www.ekoza.nl



Ekoza B.V. is lid van het Netwerk Groene Bureaus: www.netwerkgroenebureaus.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Wettelijk kader	5
2.1	Natura 2000-gebieden	5
2.1.1	Programmatistische Aanpak Stikstof	5
2.2	Soorten	6
2.3	Houtopstanden	8
2.4	Natuurnetwerk Nederland	8
3.	Gebiedsbeschrijving	10
3.1	Gebiedsbeschrijving	10
3.2	Scenario's	11
4.	Onderzoeksmethode	13
4.1	Natuurtoets	13
4.1.1	Bronnenonderzoek	13
4.1.2	Veldonderzoek	13
4.2	Natuurtoets Natura 2000-gebieden	13
4.3	Natuurnetwerk Nederland	14
4.4	Rapportage	14
5.	Resultaten natuur	15
5.1	Referentiesituatie	15
5.1.1	Rallycross	28
5.1.2	Motorcross	28
5.1.3	Verkeersaantrekkende werking	29
5.2	Voorgenomen activiteit	29
5.2.1	Rallycross	30
5.2.2	Motorcross	30
5.2.3	Verkeersaantrekkende werking	30
5.3	Alternatief 1: zone van rechtswege	30
5.3.1	Rallycross	31
5.3.2	Motorcross	32
5.3.3	Verkeersaantrekkende werking	32
5.4	Alternatief 2: meest milieuvriendelijk	32
5.4.1	Rallycross	33
5.4.2	Motorcross	33
5.4.3	Verkeersaantrekkende werking	33
5.5	Evenementen	33
5.5.1	Rallycross	34
5.5.2	Motorcross	34
5.5.3	Verkeersaantrekkende werking	35
6.	Conclusies	36
	Bronnen	38
	Literatuur	38
	Websites	38

1. Inleiding

Het Eurocircuit Valkenswaard is in 1971 gebouwd als het eerste speciaal voor autosport rallycross gebouwde circuit ter wereld. In de loop der jaren is een feitelijk gebruik ontstaan van de locatie die niet planologisch is vastgelegd. Daarnaast is hetgeen wat planologisch is toegestaan niet aan op de vigerende milieuvergunningen voor de locatie. Voor het planologisch regelen van het Eurocircuit dient een plan-milieueffectrapportage-procedure te worden doorlopen. In deze procedure wordt ook gekeken naar de inrichting van het gebied, om te bepalen of er nadelige effecten zijn voor het milieu. Deze rapportage betreft het onderdeel Natuur van de milieueffectrapportage (m.e.r.).

Vanuit Europese- en nationale regelgeving dient onderzocht te worden welke effecten het Eurocircuit en de inrichting hiervan heeft op beschermde gebieden (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland) en op beschermde flora en fauna. Omdat het in dit geval gaat om een m.e.r. wordt ook over het algemeen naar natuur gekeken.

De voorliggende rapportage beschrijft de resultaten van een natuurtoets. Het betreft een beoordeling van de huidige en potentiële aanwezigheid van beschermde soorten planten en dieren op de onderzoekslocatie en de te verwachten effecten van de scenario's op beschermde soorten en gebieden. De natuurtoets vindt plaats op grond van bronnenonderzoek en een terreinbezoek. Tijdens het terreinbezoek is een inschatting gemaakt welke soorten voor kunnen komen en welke soorten op voorhand uit te sluiten zijn. Deze natuurtoets is een momentopname en kan slechts in beperkte mate uitsluitel geven over de afwezigheid van soorten. Dit onderzoek betreft geen volledige veldinventarisatie.

Naast de natuurtoets zal het effect van het Eurocircuit en het gebruik ervan op Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland worden beschreven. Hierbij wordt gekeken naar de effecten die de verschillende beschreven scenario's van het Eurocircuit hebben op nabije Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland.

In hoofdstuk 2 staat het wettelijke kader uiteengezet, waaraan getoetst dient te worden. Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van het onderzoeksgebied en de scenario's. Hoofdstuk 4 geeft een korte beschrijving van de onderzoeksmethode. In hoofdstuk 5 worden de resultaten van het onderzoek besproken. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de conclusies gegeven.

2. Wettelijk kader

Sinds 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming van kracht. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Het bevoegd gezag komt bij de provincies te liggen. De Rijksoverheid (RVO) blijft verantwoordelijk voor handelingen en projecten in gebruik, beheer of aanleg door het rijk, zoals hoofdwegen, spoorwegen, hoofdvaarwegen, waterkeringen, militaire terreinen, gastransportnet, hoogspanningsleidingen, delfstoffen, kustlijn, bepaalde visserij etc.

De Wet natuurbescherming is gericht op de bescherming van:

- Natura 2000-gebieden
- Soorten
- Houtopstanden

2.1 Natura 2000-gebieden

De basis voor Natura 2000 zijn de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Deze natuurbeschermingsrichtlijnen hebben naast de bescherming van specifieke flora en fauna eveneens als doel om de leefgebieden van deze soorten te behouden, te herstellen of uit te breiden.

In Nederland zijn 164 gebieden als Natura 2000-gebied aangewezen door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Door de toenmalige Minister van LNV zijn instandhoudingsdoelstellingen vastgesteld voor de Natura 2000-gebieden, deze staan vermeld in het (ontwerp-) aanwijzingsbesluit. In het (ontwerp-) aanwijzingsbesluit staan de instandhoudingsdoelstellingen voor alle habitattypen, -soorten en broedvogels die in het Natura 2000-gebied voorkomen beschreven. Daarnaast staat beschreven op welke wijze de instandhoudingsdoelstellingen te realiseren zijn. Onder "instandhouding" wordt verstaan het geheel aan maatregelen die nodig zijn ter behoud of herstel van een gunstige staat van instandhouding van de natuurlijke habitats en populaties van wilde dier- en plantensoorten.

Elke activiteit (in de wet: project of handeling) zowel binnen als buiten een Natura 2000-gebied die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen:

- de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren; of
- een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen, is ingevolge artikel 2.7, tweede lid verboden. De activiteit kan slecht doorgang vinden wanneer het bevoegd gezag een vergunning verleent.

2.1.1 Programmatische Aanpak Stikstof

Op 1 juli 2015 is de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) in werking getreden. De depositie van stikstof is een van de belangrijkste belemmeringen om de Europese natuurdoelen te halen. Stikstofdepositie leidt tot vermessing en/of verzuring van de bodem. In natuurgebieden kan dit negatieve effecten hebben op de aanwezige, beschermde flora en fauna.

De PAS combineert twee manieren om de natuurdoelen van Natura 2000 zeker te stellen:

- Het blijvend laten dalen van de stikstofdepositie door het nemen van maatregelen aan de bron;
- Het uitvoeren van herstelmaatregelen voor stikstofgevoelige natuur.

De PAS bepaalt ook dat een deel van de daling van de stikstofdepositie mag worden ingezet voor nieuwe projecten of projecten waarin uitbreiding van bestaande stikstofemissie aan de orde is. Dit wordt ontwikkelingsruimte genoemd. Op deze manier blijft de stikstofdepositie dalen, terwijl er ook ruimte is voor de gewenste economische ontwikkeling.

Met de inwerkingtreding van het PAS geldt alleen nog een vergunningplicht voor activiteiten die meer dan 1 mol stikstofdepositie per hectare per jaar geven op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied. Bij een stikstofdepositie tussen de 0,05 mol en 1 mol N/ha/j bestaat er een meldingsplicht.

2.2 Soorten

Onder de Wet natuurbescherming geldt, net als onder de Flora- en faunawet, een zorgplicht voor alle in het wild levende dieren.

De Wet natuurbescherming kent drie beschermingsregimes

- soorten van de Vogelrichtlijn
- soorten van de Habitatrichtlijn
- overige soorten

Vogelrichtlijnsoorten

Onder de soorten van de Vogelrichtlijn vallen alle van nature in Nederland in het wild levende vogels. Ingevolge artikel 3.1 is het verboden om:

1. Opzettelijk vogels te doden of te vangen;
2. Opzettelijk vogelnesten, -rustplaatsen en -eieren te vernielen of te beschadigen of vogelnesten weg te nemen;
3. Eieren van vogels te rapen en deze onder zich te hebben;
4. Opzettelijk vogels te storen, tenzij de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

Habitatrichtlijnsoorten

Onder de soorten van de Habitatrichtlijn vallen soorten die genoemd zijn in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, Bijlage I en II van het Verdrag van Bern en Bijlage I van het Verdrag van Bonn. In de Bijlagen van de Verdragen van Bern en Bonn worden ook vogels genoemd.

Wat betreft deze soorten is het ingevolge artikel 3.5 (Bern bijl. II, Bonn bijl. I) verboden om:

1. Opzettelijk dieren te doden of te vangen;
2. Opzettelijk dieren te verstoren;
3. Opzettelijk eieren van dieren te vernielen of te rapen;
4. Voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen;
5. Opzettelijk planten in hun natuurlijke verspreidingsgebied te plukken, te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Wat betreft deze soorten is het ingevolge artikel 3.6 (Bern bijl. I en II, Bonn bijl. I) verboden om dieren of planten te verkopen, te vervoeren voor verkoop, te verhandelen, te ruilen of te koop of te ruil aan te bieden, tenzij het gaat om gefokte of gekweekte dieren of planten.

Andere soorten

Onder het beschermingsregime andere soorten vallen soorten waarvan er geen Europese verplichting tot bescherming is. Dit zijn soorten die vanuit nationaal belang extra bescherming behoeven.

De beschermde status van soorten kan per provincie verschillen. Provincies hebben de bevoegdheid om bij provinciale verordening vrijstelling te verlenen voor nationaal beschermde soorten. In dit geval gaat het om de provincie Noord-Brabant.

Ingevolge artikel 3.10 is het verboden om:

1. Opzettelijk dieren te doden of te vangen;
2. Voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen;
3. Opzettelijk planten in hun natuurlijke verspreidingsgebied te plukken te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Zorgplicht

Artikel 1.11 Wnb voorziet in een algemene verplichting voor een ieder om voldoende zorg te dragen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Het betreft bovendien niet alleen dieren en planten van soorten waarvoor de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn specifieke beschermingsmaatregelen eisen, maar alle in het wild levende dieren en planten.

De zorgplicht is als een open norm geformuleerd in het eerste lid van artikel 1.11. In het tweede lid wordt de zorgplicht iets geconcretiseerd door te bepalen dat de zorgplicht in elk geval inhoudt dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:

- dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel,
- indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevegd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of
- voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.

Voor de bescherming van dieren en planten van soorten waarvoor geen specifiek beschermingsregime geldt op grond van hoofdstuk 3, heeft de zorgplicht zelfstandig betekenis. Op grond van de zorgplichtbepaling moeten schadelijke handelingen in beginsel achterwege worden gelaten dan wel moeten maatregelen worden genomen om schadelijke gevolgen (zoveel mogelijk) te voorkomen.

Jaarrond beschermde nesten

Nesten van vogelsoorten van categorie 1 t/m 4 zijn jaarrond beschermd, de nesten van soorten in categorie 5 zijn beschermd als er onvoldoende alternatieven zijn.

Categorieën:

1. Nesten die, behalve gedurende het broedseizoen als nest, buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats.
2. Nesten van koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar.

3. Nesten van vogels, zijnde geen koloniebroeders, die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar.
4. Vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die zelf niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen.
5. Nesten van vogels die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed of de directe omgeving daarvan, maar die wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen

2.3 Houtopstanden

De regels van de Boswet zijn grotendeels onveranderd opgenomen in de Wet natuurbescherming.

Een houtopstand is een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend, die:

- a. een oppervlakte grond beslaat van tien are of meer, of
- b. bestaat uit een rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat, gerekend over het totaal aantal rijen

Ingevolge artikel 4.1 vallen buiten de bescherming houtopstanden:

- houtopstanden binnen de bij besluit van de gemeenteraad vastgestelde grenzen van de bebouwde kom (voor deze wet);
- houtopstanden op erven of in tuinen
- fruitbomen en windschermen om boomgaarden;
- naaldbomen bedoeld als kerstbomen en niet ouder dan twintig jaar
- kweekgoed;
 - uit populieren of wilgen bestaande wegbeplantingen,
 - beplantingen langs waterwegen, en
 - eenrijige beplantingen langs landbouwgronden;
- Het dunnen van een houtopstand;
- uit populieren, wilgen, essen of elzen bestaande beplantingen die zijn bedoeld voor de productie van houtige biomassa indien zij:
 - ten minste eens per tien jaar worden geoogst;
 - bestaan uit minstens tienduizend stoven per hectare per beplantingseenheid
 - bestaande uit een aaneengesloten beplanting die niet wordt doorsneden door onbeplante stroken breder dan twee meter;
 - zijn aangelegd na 1 januari 2013.

2.4 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland werd voorheen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) genoemd. Het doel van het Natuurnetwerk Nederland is om een samenhangend netwerk te creëren van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden en natuurrijke cultuurlandschappen. Het huidige netwerk bestaat voor het merendeel uit Natura 2000-gebieden en andere bestaande natuurgebieden. Daarnaast worden natuurgebieden uitgebreid, nieuwe natuurgebieden ontwikkeld en ecologische verbindingzones aangelegd.

Onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland zijn Ecologische Verbindingszones (EVZ), die natuurgebieden met elkaar verbinden om het migreren van dieren en planten tussen natuurgebieden mogelijk te maken.

De provincies zijn sinds 2014 verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit natuurnetwerk. Binnen het Natuurnetwerk Nederland geldt de “nee, tenzij”-benadering. Dit houdt in dat bestemmingswijziging en de uitvoering van bepaalde plannen niet mogelijk zijn als daarmee de wezenlijke kenmerken of natuurwaarden van het gebied significant worden aangetast, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. De initiatiefnemer moet onderzoek laten verrichten, om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast.

3. Gebiedsbeschrijving

3.1 Gebiedsbeschrijving

Het plangebied betreft het Eurocircuit te Valkenswaard. In Figuur 1 is de globale ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1. Globale ligging van het plangebied.

Het plangebied bestaat uit een rallycrossterrein en een motorcrossterrein. Het rallycrossterrein is gedeeltelijk verhard en gedeeltelijk voorzien van een leem- en gravellaag. Het motorcrossterrein is volledig onverhard. Op het rallycrossterrein zijn een wedstrijdtoeren, een kantoor, een hefbrug/weegbrug, het medisch centrum, het perscentrum, de wasplaats, douches en toiletten en een kantine aanwezig. Op het motorcrossterrein zijn een keuringsruimte, een omroeptoren, een jurygebouw, een loopbrug, kassa en toiletten aanwezig.

Ten noorden van de locatie bevindt zich een doorgaande weg, Monseigneur Smetsstraat. Aan de oostzijde van de locatie bevinden zich meerdere agrarische percelen. Ten zuiden ligt de Victoriendijk met daarna een bosgebied. Aan de westzijde ligt Kempervennendreef en het daar aanliggende indoor skicentrum en recreatie-vakantiepark. Figuur 2 geeft een impressie van het plangebied.



Motorcrossterrein



Motorcrossterrein



Rallycrossterrein



Rallycrossterrein

Figuur 2. Impressie van het plangebied.

3.2 Scenario's

Referentiesituatie

De referentiesituatie bestaat uit de huidige vergunde situatie van de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV), inclusief de autonome ontwikkelingen in de omgeving. In de milieuvergunningen van beide inrichtingen is vastgelegd dat per inrichting een gebruik is toegestaan van minder dan 8 uur per week, met uitzondering van 3 weekeinden (voor wedstrijden) per inrichting per jaar. Onder de autonome ontwikkelingen vallen de aanleg van een nieuw wegtracé, de Westparallel N69, en de woningbouwlocatie Lage Heide.

Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit bestaat uit de wensen van de NRV en de MVV. Hierbij wordt op meer dagen geracet ten opzichte van de referentiesituatie. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting per dag gelijk is aan de geluidbelasting in de referentiesituatie.

Voorgenomen activiteit NRV

1. 223 dagen per jaar (4,2 dagen per week) voor het rijden van voertuigen met verbrandingsmotoren (wedstrijden, trainingen en recreatief)
2. Openstelling meer dan 8 uur per week in de dagperiode tussen 7u en 19u
3. Geluidzone verminderd met ca. 10 dB(A) t.o.v. zone van rechtswege

4. 4 verschillende gebruiksactiviteiten:
 - a. Type 1: wedstrijden rallycross (max 8 weekenden per jaar)
 - b. Type 2: testen van rallyauto's (16 dagen per jaar) en testen/rijden Dakar-auto's en –vrachtwagens (2 dagen per jaar)
 - c. Type 3: 34 trainingdagen per jaar voor Supermoto-motoren (of qua geluidbelasting vergelijkbare gemotoriseerde voertuigen)
 - d. Type 4: rijvaardigheidstrainingen (155 dagen per jaar)

Voorgenomen activiteit MVV

1. Gebruik van het motorcrossterrein tot maximaal 8 uur per week. In de regel zal deze bovengrens van 8 uur in veel weken niet gehaald worden.
2. In de regel vinden de trainingen plaats op woensdagmiddag (als de baan het door weersomstandigheden toelaat) met een maximum van 4 uur
3. Vrijdag met een maximum van 4 uur
4. Rijden met 4x4 wagens in de wintertijd (laatste weekend oktober tot laatste weekend maart)
5. 5 wedstrijden per jaar

Alternatief 1: Zone van rechtswege

Dit alternatief bestaat uit het gebruik van het terrein op basis van de mogelijkheden binnen de geluidzone van rechtswege die geldt voor het vigerende bestemmingsplan voor het Eurocircuit. Binnen deze zone is een 14 keer zo intensief gebruik van het rallycrossterrein mogelijk ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2: Meest milieuvriendelijke alternatief

Dit alternatief is het meest milieuvriendelijke alternatief. Voor dit alternatief wordt uitgegaan dat op het Eurocircuit geen gebruik meer wordt gemaakt van crossvoertuigen die voorzien zijn van verbrandingsmotoren, maar enkel elektrisch worden aangedreven. Het gebruik van de racebanen is verder gelijk aan het gebruik in de referentiesituatie.

4. Onderzoeksmethode

Het onderzoek bestaat uit een natuurtoets met bepaling van de effecten van de scenario's op verschillende soortgroepen en onderzoek naar de effecten van het gebruik van het Eurocircuit en de scenario's op Natura 2000-gebieden en op Natuurnetwerk Nederland.

4.1 Natuurtoets

De natuurtoets bestaat uit twee delen. Voor het onderzoek is begonnen met een literatuurstudie, gevolgd door een veldonderzoek in het plangebied.

4.1.1 Bronnenonderzoek

Het bronnenonderzoek gaat uit van bestaande en beschikbare gegevens. Voor een actueel overzicht van beschermde soorten die in de regio voorkomen, is gebruik gemaakt van de gegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De NDFF is een databank waarin zoveel mogelijk bekende verspreidingsgegevens van soorten zijn opgenomen. Het is een koppeling van databases zoals waarnemingen.nl en telmee.nl. Hierin participeren onder andere de PGO's (particuliere gegevensverzamelende organisaties) zoals Sovon, Ravon en de Zoogdiervereniging. Voor de gegevens uit de NDFF is een zoekgebied geselecteerd rondom de te onderzoeken locatie en is gekeken naar de gegevens uit de periode vanaf 2015 tot en met 2018. De NDFF is op 15 februari 2018 geraadpleegd.

4.1.2 Veldonderzoek

Het plangebied is eenmaal bezocht op 7 maart 2018. Het veldwerk voor dit onderzoek is uitgevoerd in de vorm van een natuurtoets. Er is zowel (globaal) gekeken naar de daadwerkelijk aanwezige flora en fauna als naar de mogelijke waarden die het gebied herbergt in andere tijden van het jaar die tijdens een eenmalig bezoek niet kunnen worden vastgesteld.

Tijdens het terreinbezoek is zoveel mogelijk concrete informatie verzameld met betrekking tot de aan- of afwezigheid van beschermde soorten (zicht- en geluidswaarnemingen, sporenonderzoek naar de aanwezigheid van nesten, holen, uitwerpselen, haren, etc.).

Aan de hand van literatuurgegevens en veldbezoek wordt een inschatting gemaakt van het voorkomen van (beschermde) natuurwaarden en de mogelijke invloed van het gebruik van het Eurocircuit en de scenario's op deze waarden.

4.2 Natuurtoets Natura 2000-gebieden

De effecten van de verschillende scenario's op Natura 2000-gebieden zullen getoetst worden. Hierbij zal gekeken worden naar de verschillende storingsfactoren die effect hebben op een Natura 2000-gebied. Per scenario wordt bepaald of dit qua natuur een verslechtering, verbetering of gelijk blijft aan de huidige situatie.

4.3 Natuurnetwerk Nederland

Door middel van een literatuurstudie wordt bekeken of de scenario's in Natuurnetwerk Nederland plaatsvinden. Is dit het geval dan zal worden bepaald of de wezenlijke kenmerken en waarden van het betreffende gebied significant worden aangetast, en of compensatie noodzakelijk is. Indien dit het geval is zal een 'nee, tenzij-toets' gedaan worden.

4.4 Rapportage

Onderzocht wordt of de verbodsbepalingen van de Wet Natuurbescherming worden overtreden, een ontheffing noodzakelijk is en of daaruit voortvloeiende verplichtingen in de vorm van mitigatie of compensatie noodzakelijk zijn. Hierbij is onderscheidt gemaakt in Habitatrichtlijnsoorten, overige soorten en vrijgestelde soorten. Daarnaast worden de effecten van de verschillende scenario's beschreven en wordt bepaald of er een positief of negatief effect is of dat er geen verschil is van de scenario's vergeleken met de referentiesituatie.

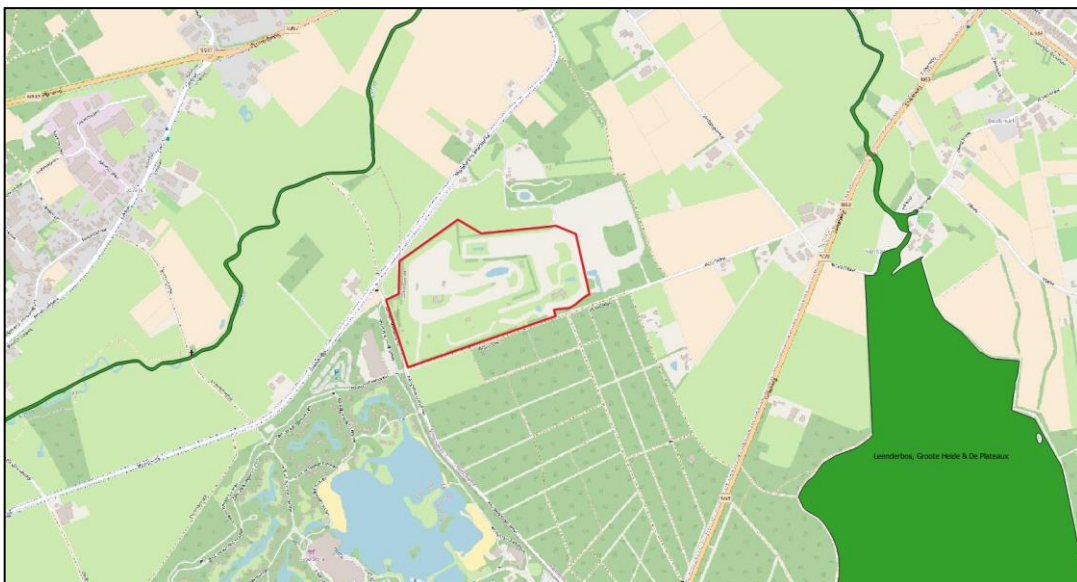
5. Resultaten natuur

Per scenario zullen de effecten op Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland en soorten worden besproken. In de referentiesituatie zullen de natuurwaarden die zijn gevonden tijdens de natuurtoets besproken worden. Indien er verschillen van de referentiesituatie en de scenario's te verwachten zijn worden deze besproken bij het scenario. Indien er geen verschillen te verwachten zijn worden de soorten of effecten niet besproken bij de scenario's.

5.1 Referentiesituatie

Natura 2000-gebieden

Het Eurocircuit ligt op 280 meter afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux (Figuur 3).



Figuur 3. Ligging van het plangebied (rood omlijnd) ten opzichte van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux.

Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux bestaat uit twee delen. Het oostelijk deel bestaat uit de Groote Heide in het noorden, de gemeentebossen van Heeze, de landgoederen Valkenhorst en Heezerheide en de boswachterij Leende. Het westelijk deel bestaat uit de Plateaux, het dal van de Dommel en gedeelten van de beeklopen van de Run en de Keersop. Het plangebied ligt nabij het dal van de Dommel en van de Keersop. Langs de Dommel liggen vochtige en natte graslanden en bossen.

Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux is aangewezen tot Natura 2000-gebied vanwege speciale beschermingszone onder de Habitatrictlijn. De natuurlijke habitattypen zijn psammofiele heide met *Calluna* en *Genista*, open grasland met *Corynephorus*- en *Agrostis*-soorten op landduinen, oligotrofe tot mesotrofe stilstaande wateren met vegetatie behorend tot het *Littorelletalia uniflorae* en/of *Isoëto-Nanojuncetea*, dystrofe natuurlijke poelen en

meren, submontane en laagland rivieren met vegetaties behorend tot het *Ranunculion fluitantis* en het *Callitricho-Batrachion*, Noord-Atlantische vochtige heide met *Erica tetralix*, droge Europese heide, *juniperus communis*-formaties in heide of kalkgrasland, laaggelegen schraal hooiland (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*), actief hoogveen, slenken in veengronden met vegetatie behorend tot het *Rhynchosporion*, kalkhoudende moerassen met *Cladium mariscus* en soorten van het *Caricion davallianae*, veenbossen en bossen op alluviale grond met *Alnus glutinosa* en *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*). De habitatsoorten zijn gevlekte witsnuitlibel, beekprik, bittervoorn, kamsalamander, drijvende waterweegbree, nachtzwaluw, boomleeuwerik en roodborsttapuit.

Oppervlakteverlies

Het gaat hierbij om de afname van beschikbaar oppervlak van leefgebied voor soorten en/of van habitattypen. Het Eurocircuit ligt buiten de grenzen van Natura 2000-gebieden, waardoor kan worden uitgesloten dat er sprake is van oppervlakteverlies. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen oppervlakteverlies veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Versnippering

Er is sprake van versnippering als het leefgebied van soorten uiteenvalt. Het leefgebied kan uiteenvallen door verlies van leefgebied of door verandering in abiotische condities van het leefgebied. Het Eurocircuit ligt buiten de grenzen van Natura 2000-gebieden, waardoor versnippering niet zal plaatsvinden. De abiotische condities van het leefgebied zullen niet veranderen door het gebruik van het motorcross- of rallycrossterrein. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen versnippering veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Verzuring of vermesting door stikstof uit de lucht

Als gevolg van uitstoot van stikstof kan er verzuring van bodem en water optreden. De verzurende stoffen komen via lucht of water in de bodem terecht en veroorzaken daarmee een zuurder milieu. Vermesting kan optreden door stikstofdepositie. Dit wordt meestal aangevoerd door de lucht. Door het gebruik van verbrandingsmotoren bij de motorcross en autocross komt er stikstof in de lucht die kan leiden tot verzuring en vermesting in Natura 2000-gebieden. Hierdoor neemt de buffercapaciteit van de bodem en het water af. Uiteindelijk zal hierdoor de zuurgraad omlaag gaan. Soorten die gevoelig zijn voor verzuring zullen hierdoor verdwijnen, waardoor er een verandering in het habitatype optreedt en daardoor weer typische soorten zullen verdwijnen. Door stikstofdepositie worden natuurlijke landecosystemen zoals bossen, vennen en heidevelden gelimiteerd doordat er extra stikstof beschikbaar is. De extra stikstof veroorzaakt extra groei. De concurrentie tussen planten wordt groter en bepaalde soorten groeien sneller met een grote beschikbaarheid van stikstof ten koste van andere plantensoorten. Hierdoor kan een gebied weer ongeschikt worden voor bepaalde fauna.

Habitattypen van Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux die gevoelig zijn voor stikstof zijn Stuifzandheiden met struikhei, zandverstuivingen, zwakgebufferde vennen, kranswierwateren, zure vennen, vochtige heiden, droge heiden, glanshaver- en vossenstaarthooilanden, actieve hoogvenen, overgangs- en trilvenen, pioniervegetaties met snavelbiezen, galigaanmoerassen, oude eikenbossen, hoogveenbossen en vochtige alluviale bossen. Habitatsoorten van Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux die gevoelig zijn voor stikstof zijn beekprik, bittervoorn, drijvende waterweegbree, gevlekte witsnuitlibel, kamsalamander, kleine modderkruiper, boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit.

De referentiesituatie is meegenomen in de PAS, waardoor er geen verschil zal zijn voor deze situatie. Bij een toename van het gebruik van verbrandingsmotoren zal er meer verzuring en vermesting optreden wat een negatief effect heeft op habitattypen en -soorten.

Verzoeting

Verzoeting is het afnemen van het chloridegehalte in water, waardoor zoute en brakke natuurtypen ook verslechteren. Verzoeting treedt meestal op door vernatting van een gebied. Het Eurocircuit ligt buiten Natura 2000-gebieden en het water dat van bijvoorbeeld het schoonspuiten van de voertuigen en motoren afkomt, wordt afgevoerd naar de riolering. Zowel het motorcross- als het rallycrossterrein zorgen dus niet voor vernatting van Natura 2000-gebieden. Er kan worden uitgesloten dat het gebruik van het Eurocircuit een verzoetend effect heeft. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen verzoeting veroorzaken. Dit onderdeel wordt hier daarom door ook niet meer besproken in de scenario's.

Verzilting

Bij verzilting hopen de oplosbare zouten op in bodems en wateren. Door verdroging treedt er vaak verzilting op. Het Eurocircuit ligt buiten Natura 2000-gebieden en het afvalwater wordt afgevoerd in de riolering. Hierdoor verandert de waterstand in Natura 2000-gebieden niet en treedt er dus ook geen verdroging en dus geen verzilting op. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen verzilting veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Verontreiniging

Verontreiniging treedt op als er verhoogde concentraties van stoffen in een gebied vrijkomen die onder natuurlijke omstandigheden niet of in een zeer lage concentratie voorkomen. Het Eurocircuit ligt buiten de grenzen van Natura 2000-gebieden en alle afvalstoffen worden op de juiste manier afgevoerd. Afvalwater wordt via de riolering afgevoerd. Stoffen als benzine en diesel worden in tanks opgeslagen en komen niet in of op de bodem terecht. Het Eurocircuit veroorzaakt daarom geen verontreiniging. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen verontreiniging veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Verdroging

Verdroging wordt veroorzaakt door een lagere grondwaterstand of afnemend kwel. Binnen het Eurocircuit wordt er geen grondwater verlaagt of verhoogt. Hiermee kan worden uitgesloten dat door het gebruik van het Eurocircuit de grondwaterstand in de nabije Natura 2000-gebieden verlaagt wordt, waardoor verdroging zou ontstaan. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen verdroging veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Vernatting

Vernatting wordt veroorzaakt door een hogere grondwaterstand of toenemend kwel. Binnen het Eurocircuit wordt er geen grondwater verlaagt of verhoogt. Hiermee kan worden uitgesloten dat door het gebruik van het Eurocircuit de grondwaterstand in de nabije Natura 2000-gebieden verhoogt wordt, waardoor vernatting zou ontstaan. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen vernatting veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Verandering stroomsnelheid

Verandering van de stroomsnelheid van beken en rivieren kan worden veroorzaakt door bijvoorbeeld het plaatsen van stuwen, kanaliseren of laten meanderen. Het Eurocircuit ligt buiten de grenzen van Natura 2000-gebieden en er worden geen veranderingen gedaan in de stroomsnelheid van water. Hierdoor kan worden uitgesloten dat het gebruik van het Eurocircuit een effect heeft op de stroomsnelheid van het water in de omgeving. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen verandering in stroomsnelheid veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Verandering overstromingsfrequentie

Door menselijke activiteiten kan de duur of de frequentie van overstroming van beken of rivieren veranderen. Het Eurocircuit ligt buiten de grenzen van Natura 2000-gebieden en er worden geen veranderingen aan de overstromingsfrequentie of -duur toegebracht door het gebruik van het motorcross- en rallycrossterrein. Hierdoor kan worden uitgesloten dat het gebruik van het Eurocircuit effect heeft op de overstromingsfrequentie- of duur van de wateren in de omgeving. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen verandering in overstromingsfrequentie veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

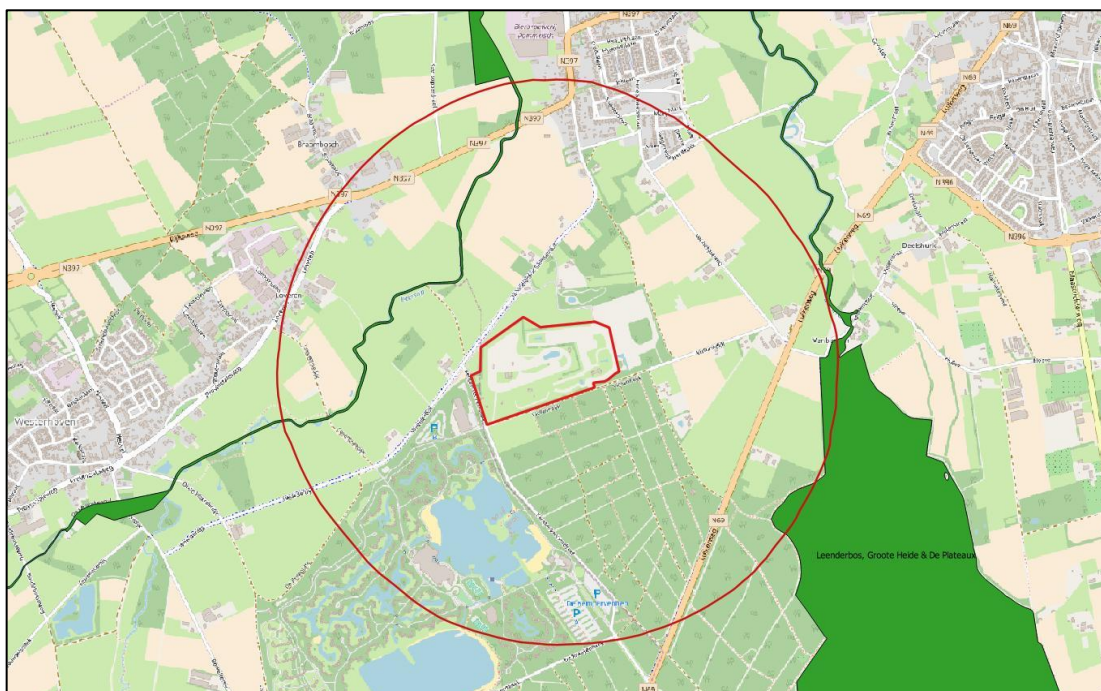
Verandering dynamiek substraat

Verandering in dynamiek substraat betekent een verandering in bodemdichtheid of bodemsamenstelling van terrestrische of aquatische systemen, bijvoorbeeld door aanslibbing of verstuiving. Indien er droge zand aanwezig is op het crossterrein en er wordt overheen

gecrost, kan verstuing ontstaan. Omdat de omgeving hiervoor beschermd moet worden is in de milieuvergunning van 1976 afgesproken dat het terrein regelmatig nat gemaakt wordt om zo veel mogelijk overlast door opstuivend zand te voorkomen. Door deze maatregel wordt ook verstuing van Natura 2000-gebieden voorkomen en zal er dus geen verandering in dynamiek substraat optreden. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren. Het terrein zal nog steeds nat gehouden worden om verstuing tegen te gaan. De scenario's zullen daarom ook geen verandering in dynamiek substraat veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Verstoring door geluid

Verstoring door geluid is verstoring die optreedt door onnatuurlijke geluidsbronnen. Dit kan permanent geluid zijn van bijvoorbeeld verkeer of tijdelijk geluid door een evenement. Bij het gebruik van verbrandingsmotoren op het Eurocircuit wordt extra geluid veroorzaakt dat onnatuurlijk is. Een geluidscontour van 42 dB(A) wordt gebruikt om de effecten van geluid op broedvogels in bossen en worstcase in half open gebied aan te geven. Indien de 42-dB(A) geluidscontouren tot in Natura 2000-gebieden reiken kan verstoring door geluid optreden. In de referentiesituatie valt een klein deel van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grote Heide & De Plateaux binnen de geluidscontour van 42 dB(A) (Figuur 4). Vooral vogels en vissen kunnen een negatief effect ondervinden van verstoring door geluid. Het zijn dan ook de habitatsoorten beekprik, bittervoorn, kleine modderkruiper, boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit die in dit geval verstoring door geluid ondervinden. Bij een intensiever gebruik van het motorcross- en/of rallycrossterrein kunnen de geluidscontouren tot in een groter deel van Natura 2000-gebieden reiken en daardoor verstoring veroorzaken.



Figuur 4. De 42 dB-geluidscontour van referentiesituatie en voorgenomen activiteit.

Verstoring door licht

Verstoring door licht wordt veroorzaakt door kunstmatige lichtbronnen, zoals woonwijken, industrieterrein of glastuinbouw. Het Eurocircuit ligt buiten de grenzen en op een afstand van minimaal 280 meter van Natura 2000-gebieden. Het crossterrein wordt enkel overdag tussen 7.00 en 19.00 uur gebruikt. Hierdoor is kunstmatig licht niet nodig. Enkel bij evenementen wordt kunstmatig licht gebruikt in de avonduren in de gebouwen. Het licht dat gebruikt wordt op het Eurocircuit verspreidt nauwelijks naar de omgeving en zal geen effect hebben op de omgeving en op Natura 2000-gebieden. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en hierbij wordt er enkel overdag gecrost. De scenario's zullen daarom ook geen verstoring door licht veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Verstoring door trilling

Menselijke activiteiten kunnen trillingen in bodem en water veroorzaken. Het gaat hierbij om activiteiten zoals boren, heien en draaien van rotorbladen. Zulke trillingen kunnen het natuurlijke gedrag van soorten verstoren. De crossmotoren en rallyauto's veroorzaken enige trillingen in de grond. De habitatsoorten in Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux die gevoelig zijn voor verstoring door trilling zijn beekprik, bittervoorn en kleine modderkruiper. Het dichtstbijzijnde water ligt op 280 meter van de rand van het Eurocircuit. De trillingen die veroorzaakt worden door het gebruik van rallyvoertuigen en motorvoertuigen op het terrein zijn minimaal en veroorzaken geen trillingen die reiken over grote afstanden als 280 meter. De trillingen zullen het water in Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux niet bereiken. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en hierbij wordt er enkel overdag gecrost. De scenario's zullen geen trillingen veroorzaken die verder reiken, omdat het terrein niet wordt aangepast. De scenario's zullen daarom ook geen verstoring door trilling veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Optische verstoring

Optische verstoring is de verstoring die veroorzaakt wordt door aanwezigheid en/of beweging van mensen of voorwerpen die niet thuishoren in het natuurlijke systeem. Het Eurocircuit ligt ruim buiten de grenzen van Natura 2000-gebieden, waardoor optische verstoring niet kan optreden. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen optische storing veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Verstoring door mechanische effecten

Mechanische effecten zijn betreding, golfslag, luchtwervelingen etc. die optreden door menselijke activiteiten. Het Eurocircuit ligt ruim buiten de grenzen van Natura 2000-gebieden en het gebruik van de crossmotoren en rallyauto's veroorzaken geen mechanische effecten die tot verstoring kunnen leiden. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen verstoring door

mechanische effecten veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Verandering in populatiedynamiek

Een verandering in populatiedynamiek treedt op als er een direct effect is van een activiteit op de populatie-opbouw en/of populatiegrootte. Dit kan bijvoorbeeld optreden door sterfte van individuen door wegverkeer, windmolen, jacht of visserij. Het Eurocircuit ligt buiten de grenzen van Natura 2000-gebieden en het gebruik van het Eurocircuit veroorzaakt geen verandering in populatiedynamiek. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen verandering in populatiedynamiek veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

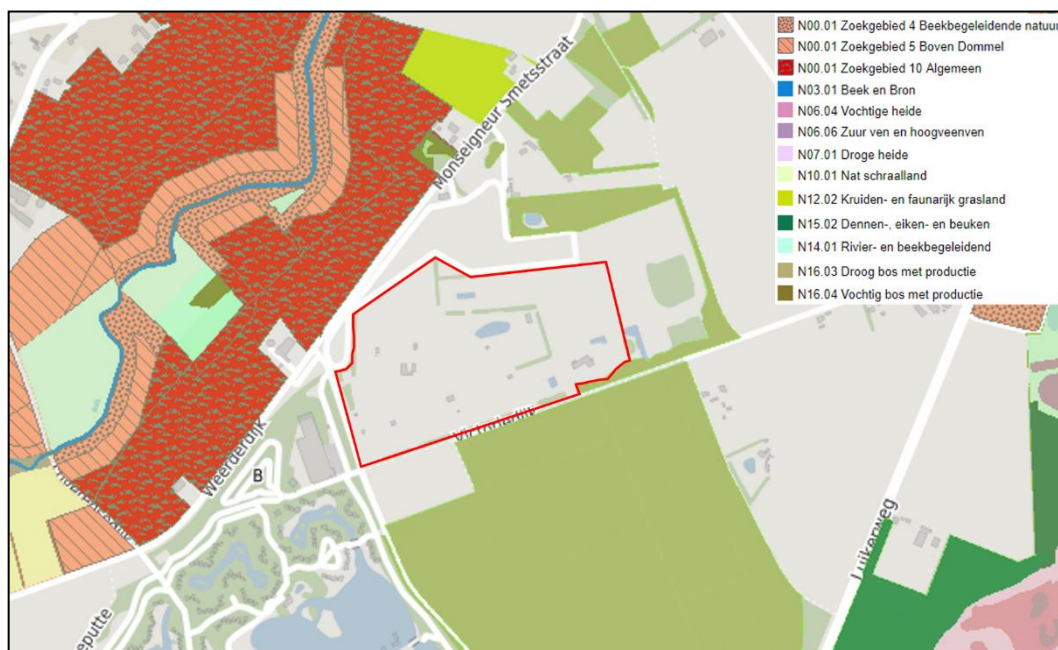
Bewuste verandering soortensamenstelling

Bij herintroductie van soorten, introductie van exoten, uitzetten van vis, inzaaien van genetische gemodificeerde organismen etc. kunnen zorgen voor een bewuste verandering in soortensamenstelling. Het Eurocircuit onderneemt geen activiteiten die zorgen voor een bewuste verandering in soortensamenstelling. Alle scenario's zullen gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen bewuste verandering in de soortensamenstelling veroorzaken. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Natuurnetwerk Nederland

Bij toetsing van de scenario's aan het NNN zijn de 'Spelregels EHS' van toepassing, een uitwerking van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en een door Rijk, provincies en maatschappelijke organisaties gezamenlijk opgesteld beleidskader. Provincies hebben de Spelregels laten doorwerken in hun eigen ruimtelijk beleid. Het compensatiebeginsel voor de EHS is het sluitstuk van het 'nee, tenzij' beschermingsregime. Volgens dat regime zijn nieuwe projecten, plannen en handelingen in de EHS met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang én reële alternatieven. De hoofdlijnen van de regels voor de bescherming en compensatie van de EHS zijn juridisch verankerd in de uitbreiding van het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke ordening (Barro, voorheen AMvB Ruimte), die op 1 oktober 2012 in werking is getreden (bekendmaking inhoud Stb. 2012, 388; bekendmaking inwerkingtreding Stb. 2012, 434).

Vanaf 2014 zijn de provincies verantwoordelijk voor het Natuurnetwerk Nederland.



Figuur 5. Ligging van het plangebied ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland. Bron: www.noord-brabant.nl

Het plangebied ligt voor een deel tegen Natuurnetwerk Nederland van de provincie Noord-Brabant (Figuur 5). Het zuidoostelijke deel van het plangebied ligt tegen Natuurnetwerk met natuurbeheertype 'droog bos met productie'. Droog bos met productie betreft bossen op voedselarme tot lemige zandgronden en worden gedomineerd door loofbomen en (meer-eisende) naaldboomsoorten. Het doel van dit type is houtoogst die periodiek plaatsvindt.

In de Ecologische Hoofdstructuur heeft de provincie de volgende doelstellingen:

- het herstel en behoudt van de rijkdom aan soorten, de biodiversiteit. Hiervoor moeten natuurgebieden worden uitgebreid, verbeterd, en met elkaar worden verbonden, waardoor een netwerk ontstaat. Dit netwerk moet functioneren in ruimte en tijd, waardoor planten en dieren een duurzame, robuuste en klimaatbestendige leefomgeving krijgen;
- het bieden van ruimte aan de groeiende behoefte aan rust en ruimte. Hierdoor kunnen inwoners en bezoekers de natuur beleven en het draagvlak voor natuurbeleid waarborgen.

Het motorcrossterrein grenst deels aan Natuurnetwerk Nederland. De provincie heeft geen doelstellingen voor gebieden die buiten het Natuurnetwerk Nederland liggen. Deze activiteiten op het motorcross- en rallycrossterrein tasten de kernkwaliteiten niet aan en passen binnen het beleid van het Natuurnetwerk Nederland, provincie Noord-Brabant. Het afwegingskader EHS hoeft verder niet te worden doorlopen. Voor alle scenario's geldt hetzelfde, waardoor er geen verschil van de scenario's is op Natuurnetwerk Nederland. Alle scenario's gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen negatief effect veroorzaken op Natuurnetwerk Nederland. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Grondgebonden zoogdieren

Een aantal grondgebonden zoogdieren zijn in het plangebied of in de omgeving van het plangebied waargenomen. Tabel 1 geeft een overzicht van deze soorten.

Tabel 1. Overzicht van waargenomen grondgebonden zoogdieren in het plangebied of in de nabije omgeving.

Soort	Beschermingsstatus		
	Habitatrichtlijnsoort	andere soorten	vrijgestelde soorten
bever	x		
bosmuis			x
eekhoorn		x	
egel			x
haas			x
huisspitsmuis			x
konijn			x
ree			x
veldmuis			x
vos			x

De bever is ten oosten van de locatie in natuurgebied Leenderbos, Grootte Heide en De Plateaux waargenomen (ca. 800 meter). De eekhoorn is waargenomen ten zuidwesten van de locatie in Bungalowpark Kempervennen.

In de bomen zijn geen eekhoornnesten aangetroffen en daarmee zijn er geen verblijfplaatsen van eekhoorns op de locatie aanwezig. Op zowel het terrein van de motorcross als dat van de rallycross zijn graafsporen en uitwerpselen van konijn aangetroffen. Ten noorden van de rallycrossbaan zijn twee konijnenholen aanwezig op het terrein. Ook zijn op beide terreinen molshopen aanwezig. Muizenholen zijn ook op verschillende plaatsen op beide terreinen waargenomen. Sporen van zwaar beschermde grondgebonden zoogdieren zijn niet waargenomen. Eventueel zouden kleine marterachtigen, zoals bunzing, hermelijn en wezel voor kunnen komen in de groenstroken op het terrein. Binnen of in de directe omgeving van de terreinen zijn geen bever- of dassenburchten aangetroffen.

Op de locatie zijn enkel sporen en verblijfplaatsen van soorten waarvoor een vrijstelling geldt (konijn en algemene muizensoorten) of niet beschermde soorten (mol) aanwezig. Hiervoor moet rekening gehouden worden met de zorgplicht. Kleine marterachtigen zouden voor kunnen komen op de locatie in de groenstroken. Aangezien de groenstroken niet aangepast zullen worden, is er ook geen effect van het gebruik van het Eurocircuit op eventueel aanwezige kleine marterachtigen. Alle scenario's gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen negatief effect veroorzaken op grondgebonden zoogdieren. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Vleermuizen

Vleermuizen vallen onder het beschermingsregime van de habitatrichtlijnsoorten. Verblijfplaatsen (kraam-, zomer-, paar- en winterverblijven) en essentiële vliegroutes en foerageergebieden van deze soorten zijn beschermd.

Er zijn 2 soorten vleermuizen in de omgeving waargenomen. De meeste vleermuiswaarnemingen betreft de gewone dwergvleermuis. De gewone dwergvleermuis is waargenomen in de bebouwde kom van Valkenwaard en Dommelen. Er zijn enkele waarnemingen van laatvlieger. Tabel 2 heeft een overzicht van de waargenomen vleermuissoorten.

Tabel 2. Overzicht van vleermuizen die zijn waargenomen in het plangebied of omgeving.

Soort
gewone dwergvleermuis
laatvlieger

Verblijfplaatsen van vleermuizen kunnen zich bevinden in gebouwen of bomen. In bomen bevinden vleermuizen zich in holtes, spleten of achter loshangend boomschors. In gebouwen kunnen vleermuizen zich onder andere bevinden in de spouw, onder dakpannen, achter boeiboorden en op zolders.

In de bomen rondom de crossterreinen kunnen holtes aanwezig zijn die geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. De bebouwing met bakstenen muur en plat dak is geschikt voor vleermuizen. Het gaat hierbij om de spouw en boeiboorden.

Niet alleen verblijfplaatsen van vleermuizen, maar ook essentiële vliegroutes zijn beschermd. Vleermuizen zijn plaatstrouw en maken vaak jaren achter elkaar gebruik van hetzelfde netwerk aan verblijfplaatsen. De meeste soorten maken ook gebruik van min of meer vaste vliegroutes tussen hun verblijfplaats en het jachtgebied. Indien er geen alternatieven zijn is de vliegroute van essentieel belang voor een kolonie. Als de dieren niet meer zonder verstoring van hun verblijfplaats bij hun jachtgebied kunnen komen zullen ze moeten verhuizen. Om deze reden zijn essentiële vliegroutes van vleermuizen beschermd. Lintvormige landschapselementen die als vliegroute kunnen dienen zijn bijvoorbeeld bomenrijen of watergangen. De groenstroken rondom het Eurocircuit zijn geschikt voor vleermuizen om als vliegroute te gebruiken. In de omgeving zijn vele groenstroken die door vleermuizen gebruikt kunnen worden, waardoor de groenstroken op het Eurocircuit geen essentiële vliegroutes zijn.

Ook essentieel foerageergebied van vleermuizen is beschermd. De groenstroken op de locatie kunnen als foerageergebied gebruikt worden door vleermuizen. Ook dit is niet essentieel omdat er in de omgeving voldoende vergelijkbare foerageergebieden aanwezig zijn.

De groenstroken kunnen gebruikt worden als vliegroute en foerageergebied en in de groenstroken en in het gebouw met bakstenen muur en plat dak kunnen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Aangezien er geen wijzigingen aan de groenstroken of bebouwing plaatsvindt heeft het gebruik van het Eurocircuit geen negatief effect op vleermuizen. In de avonduren en nachturen wordt niet gecroost, waardoor de eventuele vliegroutes ook geen negatief effect ondervinden van licht. Alle scenario's gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen negatief effect veroorzaken op vleermuizen. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Vogels

Voor het broedseizoen van vogels is geen standaardperiode. Dit omdat het broedseizoen van soort tot soort en van jaar tot jaar kan verschillen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode van 15 maart tot 15 juli worden aangehouden.

Daarnaast is het nest van enkele vogelsoorten jaarrond beschermd.

In de omgeving van de planlocatie ligt bosgebied, weilanden en agrarische bouwlanden waardoor een grote verscheidenheid aan vogelsoorten in de omgeving voorkomen. In Tabel 3 staan de vogelsoorten met een jaarrond beschermd nest die zijn waargenomen in of in omgeving van het plangebied. Alle vogelsoorten behoren tot de Vogelrichtlijn.

Tabel 3. Overzicht van vogels met jaarrond beschermde nesten die zijn waargenomen in het plangebied of omgeving.

Soort	Beschermingsstatus
	jaarrond beschermde nesten
blauwe reiger	5
boerenwaluw	5
bonte vliegenvanger	5
boomklever	5
boomkruiper	5
bosuil	5
buizerd	4
ekster	5
gekraagde roodstaart	5
gierzwaluw	2
grauwe vliegenvanger	5
groene specht	5
grote bonte specht	5
grote gele kwikstaart	3
havik	4
huismus	2
ijsvogel	5
kleine bonte specht	5
koolmees	5
oeverwaluw	5
pimpelmees	5
sperwer	4

Soort	Beschermingsstatus
	jaarrond beschermde nesten
spreeuw	5
steenuil	1
zwarte kraai	5
zwarte mees	5
zwarte roodstaart	5
zwarte specht	5

Tijdens het veldbezoek zijn een aantal vogels gehoord en gezien, waaronder koolmees, boomkruiper, houtduif, kauw, gaai en buizerd. De bomen zijn gecontroleerd op jaarrond beschermde nesten. Deze zijn niet aangetroffen. De bebouwing binnen het plangebied heeft geen dakpannen of andere ruimtes die geschikt zijn als verblijfplaatsen voor huismus of gierzwaluw. Hierdoor kunnen jaarrond beschermde nesten van gebouwbewonende soorten worden uitgesloten. In de groenstrook kunnen algemene broedvogels nestelen.

Jaarrond beschermde nesten zijn niet aanwezig op de locatie, waardoor een negatief effect kan worden uitgesloten. De groenstroken op de locatie zijn geschikt voor algemene broedvogels om in te broeden. Er zullen geen wijzigingen aan de groenstroken plaatsvinden. Bij een intensiever gebruik van het Eurocircuit wordt er meer geluid geproduceerd en kunnen vogels verstoord worden. Een geluidscontour van 42 dB(A) wordt gebruikt om de effecten van geluid op broedvogels in bossen en worstcase in half open gebied aan te geven. In Figuur 4 is de 42 dB(A)-geluidscontour van de referentiesituatie weergegeven en is te zien welk deel van het omliggende gebied al verstoord wordt door geluid. Als er meer gebruik gemaakt wordt van het Eurocircuit zal de 42 dB(A) geluidcontour worden uitgebreid en zullen het aantal broedparen in een groter gebied afnemen.

Reptielen, amfibieën en vissen

In Tabel 4 is een overzicht weergegeven van de waargenomen beschermde amfibieën, reptielen en vissen in het plangebied of in de omgeving van het plangebied.

Tabel 4. Overzicht van waargenomen reptielen, amfibieën en vissen in of nabij het plangebied.

Soort	Beschermingsstatus		
	Habitat-richtlijnsoort	andere soorten	vrijgestelde soorten
bruine kikker			x
gewone pad			x
levendbarende hagedis		x	

De levendbarende hagedis is waargenomen ten zuidoosten van de locatie in natuurgebied Leenderos, Groote Heide en De Plateaux (ca. 900 meter).

Het oppervlaktewater binnen het plangebied staat niet in verbinding met omliggende sloten, waardoor beschermde vissen kunnen worden uitgesloten. Een algemene vis als stekelbaars

zouden voor kunnen komen in de sloten rondom het Eurocircuit en in de sloten op het terrein. Algemene amfibieënsoorten zouden zich in het oppervlaktewater binnen het plangebied kunnen bevinden. Rondom het plangebied zijn sloten en enkele poelen aanwezig die geschikt zijn als voortplantingswater voor algemene amfibieënsoorten.

Het aanwezige groen rondom de sloten en poelen is geschikt als landhabitat voor amfibieën, omdat er voldoende schuilmogelijkheden zijn in de vorm van onder andere houtwallen.

Tijdens het veldbezoek is een inschatting gemaakt over het gebruik van het plangebied door reptielen. Het plangebied biedt geschikt leefgebied (structuurrijke vegetatie, zanderige plekken) voor levendbarende hagedis. Voor andere reptielensoorten ligt het plangebied buiten het natuurlijke verspreidingsgebied van de soorten.

Het oppervlaktewater is geschikt voor algemene amfibieënsoorten en algemene vissoorten. De groenstroken zijn geschikt voor algemene amfibieënsoorten en levendbarende hagedis. Aangezien er geen wijzigingen plaatsvinden aan de groenstroken en het oppervlaktewater heeft het gebruik van het Eurocircuit geen negatief effect op algemene amfibieënsoorten, algemene vissen of levendbarende hagedis. Voor algemene amfibieën geldt ook een vrijstelling en algemene vissen zijn niet beschermd. Hiervoor geldt enkel de zorgplicht. Alle scenario's gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen negatief effect veroorzaken op reptielen, amfibieën en vissen. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Flora

Beschermde planten zijn op de locatie of de naaste omgeving volgens de NDFF niet waargenomen. Binnen de locatie is voornamelijk gazon aanwezig. Rondom en aan de randen van het plangebied is voornamelijk ruige vegetatie met bomen, zoals berk, eik en beuk aanwezig. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde planten waargenomen en deze zijn ook niet te verwachten. Op de muren van de bebouwing zijn geen (beschermde) muurplanten aangetroffen. Algemene planten komen voor op de locatie.

Het gebruik van het Eurocircuit heeft geen negatief effect op beschermde flora. Voor de algemene flora moet er rekening gehouden worden met de zorgplicht. Alle scenario's gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen negatief effect veroorzaken op flora. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

Ongewervelden

Tabel 5 geeft een overzicht van beschermde ongewervelden die op de locatie of in de naaste omgeving zijn waargenomen.

Tabel 5. Overzicht van waargenomen ongewervelden in het plangebied of in de nabije omgeving.

Soort	Beschermingsstatus		
	Habitat-richtlijnsoort	andere soorten	vrijgestelde soorten
bosbeekjuffer		x	
gevlekte glanslibel		x	

De bosbeekjuffer is waargenomen ten westen van de locatie in natuurgebied Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux (ca. 450 meter) en in bungalowpark Kempervennen. De gevlekte glanslibel is waargenomen ten zuidoosten van de locatie in natuurgebied Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux (ca. 1000 meter).

Tijdens het veldbezoek is een inschatting gemaakt op het voorkomen van beschermde ongewervelden op de locatie. Iedere soort is afhankelijk van een bepaald habitat met bepaalde waardplanten. Deze habitats zijn op de locatie niet aanwezig. De bosbeekjuffer komt voor in bosbeken. De gevlekte glanslibel komt voor in sterk verlandende vennen, petgaten en in moerasbossen en soms ook in vegetatierijke sloten. Deze habitattypen zijn niet aanwezig op of rondom de locatie. Algemene ongewervelden, zoals algemene libellen, dagvlinders en kevers, kunnen zeker voorkomen op de locatie.

Het gebruik van het Eurocircuit heeft geen negatief effect op beschermde ongewervelden omdat deze niet te verwachten zijn op de locatie. Aan de vegetatie, groenstroken en oppervlaktewateren gaan geen veranderingen plaatsvinden, waardoor ook op algemene ongewervelden geen negatief effect wordt veroorzaakt. Alle scenario's gaan om de intensiteit van het gebruik van het Eurocircuit en het soort motoren en zullen daarom ook geen negatief effect veroorzaken op ongewervelden. Dit onderdeel wordt daarom ook niet meer besproken in de scenario's.

5.1.1 Rallycross

Het gebruik van het rallycrossterrein op het Eurocircuit heeft effect op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Het gebruik heeft effect op verzuring en vermessing door stikstof uit de lucht die afkomstig is van de rallyvoertuigen. De referentiesituatie is al meegenomen in de PAS van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Het gebruik van het rallycrossterrein veroorzaakt ook verstoring door geluid van de soorten die voorkomen in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Ook vogels in omliggende groenstroken, bossen en weilanden worden verstoord door het geluid van de rallyvoertuigen. Deze verstoringen kunnen verschillen per scenario.

5.1.2 Motorcross

Het gebruik van het motorcrossterrein op het Eurocircuit heeft effect op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Het gebruik heeft effect op verzuring en vermessing door stikstof uit de lucht die afkomstig is van de motorvoertuigen. De

referentiesituatie is al meegenomen in de PAS van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Het gebruik van het motorcrossterrein veroorzaakt ook verstoring door geluid van de soorten die voorkomen in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Ook vogels in omliggende groenstroken, bossen en weilanden worden verstoord door het geluid van de motorvoertuigen. Deze verstoringen kunnen verschillen per scenario.

5.1.3 Verkeersaantrekkende werking

Verkeersaantrekkende werking heeft effect op de verzuring en vermesting van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux door stikstof uit de lucht die afkomstig is van het verkeer. De referentiesituatie is al meegenomen in de PAS van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Ook het huidige verkeer is hierbij meegenomen. De stikstofdepositie door verkeer kan verschillen per scenario.

5.2 Voorgenomen activiteit

Natura 2000-gebieden

Verzuring of vermesting door stikstof uit de lucht

Een toename van het gebruik van verbrandingsmotoren op het Eurocircuit leidt tot een hogere stikstofdepositie. Dit zorgt weer voor verzuring en vermesting van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Bij dit scenario neemt het aantal rallyvoertuigen, motorvoertuigen en andere voertuigen met verbrandingsmotoren dat gebruikt wordt op beide terreinen toe omdat er meer dagen gebruik gemaakt gaat worden van het Eurocircuit. Het hogere gebruik van verbrandingsmotoren zorgt voor een hogere stikstofuitstoot en hierdoor dus voor extra verzuring en vermesting van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Dit scenario geeft een hogere stikstofuitstoot dan de voorgenomen activiteit.

Verstoring door geluid

Een toename van het gebruik van voertuigen op het Eurocircuit leidt in dit geval niet tot een verhoging van het geluid, omdat de geluidsbelasting per dag gelijk blijft. De 42 dB(A)-geluidscontour van de voorgenomen activiteit blijft gelijk aan de referentiesituatie (Figuur 4). Een klein deel van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux valt binnen de geluidscontour van 42 dB(A). Vooral vogels en vissen kunnen een negatief effect ondervinden van verstoring door geluid. Het zijn dan ook de habitatsoorten beekprik, bittervoorn, kleine modderkruiper, boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit die in dit geval verstoring door geluid ondervinden.

Vogels

Een toename in het gebruik van voertuigen leidt in dit geval niet tot een verhoging van het geluid, omdat de geluidsbelasting per dag gelijk blijft. De 42 dB(A)-geluidscontour van de voorgenomen activiteit blijft gelijk aan de referentiesituatie (Figuur 4). Het deel van het omliggende gebied dat verstoord wordt door geluid blijft gelijk.

5.2.1 Rallycross

De voorgenomen activiteit is een toename van het aantal rallyvoertuigen en andere voertuigen op het rallycrossterrein. Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van deze voertuigen verhoogd in de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie. De hoeveelheid geluid wordt niet verhoogd, omdat de geluidsbelasting per dag gelijk blijft. De verstoring van geluid op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux en op algemene broedvogels in de omgeving verandert niet ten opzichte van de referentiesituatie.

5.2.2 Motorcross

De voorgenomen activiteit is een toename van het aantal motorcrossvoertuigen en andere voertuigen op het motorcrossterrein. Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van deze voertuigen verhoogd in de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie. De hoeveelheid geluid wordt niet verhoogd, omdat de geluidsbelasting per dag gelijk blijft. De verstoring van geluid op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux en op algemene broedvogels in de omgeving verandert niet ten opzichte van de referentiesituatie.

5.2.3 Verkeersaantrekkende werking

Door een hoger gebruik van het Eurocircuit in de voorgenomen situatie komen er meer bezoekers of gebruikers naar het Eurocircuit. Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van het verkeer vergroot en zal dit een negatief effect van stikstof op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux groter worden dan bij de referentiesituatie.

5.3 Alternatief 1: zone van rechtswege

Natura 2000-gebieden

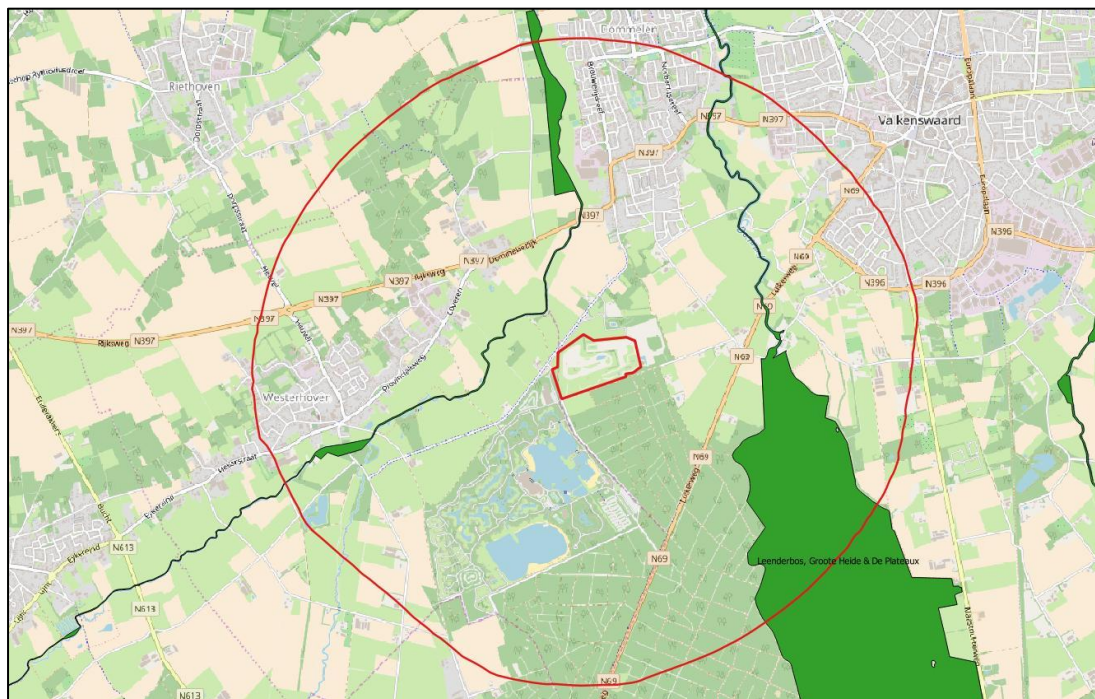
Verzuring of vermesting door stikstof uit de lucht

Een toename van het gebruik van verbrandingsmotoren op het Eurocircuit leidt tot een hogere stikstofdepositie. Dit zorgt weer voor verzuring en vermesting van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Bij dit alternatief, zone van rechtswege, neemt het aantal rallyvoertuigen en motorvoertuigen en andere voertuigen met verbrandingsmotoren dat gebruikt wordt op beide terreinen sterk toe. Het hoge gebruik van verbrandingsmotoren zorgt voor een hogere stikstofuitstoot en hierdoor dus voor extra verzuring en vermesting van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Dit alternatief geeft nog een hogere stikstofuitstoot dan de voorgenomen activiteit.

Verstoring door geluid

Een toename van het gebruik van voertuigen op het Eurocircuit leidt tot een verhoging van het geluid en dus ook tot een verhoging van de verstoring door geluid. Bij dit alternatief, zone van rechtswege, neemt het aantal rallyvoertuigen en motorvoertuigen en andere voertuigen met verbrandingsmotoren dat gebruikt wordt op beide terreinen sterk toe. De activiteit op één dag is een 14-voudiging ten opzichte van de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit. Het extra gebruik van verbrandingsmotoren op het Eurocircuit

zorgen voor een geluidscontour van 42 dB(A) die verder reikt dan dezelfde geluidcontour van de referentiesituatie en van de voorgenomen activiteit (Figuur 6). Hierdoor is de verstoring door geluid in een groter deel van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux aanwezig. In dit alternatief is dit een groter gebied dan bij de voorgenomen activiteit.



Figuur 6. De 42 dB-geluidscontour van zone van rechtswege.

Vogels

Een toename in het gebruik van voertuigen op het Eurocircuit leidt tot een verbreding van de geluidcontour van 42dB (Figuur 6). Hierdoor wordt een groter gebied waar vogels leven verstoord door geluid. Hierdoor neemt het aantal broedparen in een groter gebied af dan in de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit het geval is. Bij dit alternatief, zone van rechtswege, neemt het aantal rallyvoertuigen en motorvoertuigen en andere voertuigen met verbrandingsmotoren dat gebruikt wordt op beide terreinen sterk toe. Een toename van het aantal verbrandingsmotoren zorgt dus voor een afname in aantal broedparen in de omgeving van het Eurocircuit. In dit alternatief is dit een groter gebied dan bij de voorgenomen activiteit.

5.3.1 Rallycross

In het alternatief zone van rechtswege is er een toename van het aantal rallyvoertuigen op het rallycrossterrein. Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van deze voertuigen verhoogt in het alternatief zone van rechtswege ten opzichte van de referentiesituatie en ten opzichte van de voorgenomen activiteit. Ook de hoeveelheid geluid wordt verhoogd, waardoor er meer verstoring van geluid op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux

ontstaat en meer algemene broedvogels in de omgeving van het rallycrossterrein worden verstoord en het aantal broedparen afneemt.

5.3.2 Motorcross

In het alternatief zone van rechtswege is er een toename van het aantal motorvoertuigen op het motorcrossterrein. Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van deze voertuigen verhoogt in het alternatief zone van rechtswege ten opzichte van de referentiesituatie en ten opzichte van de voorgenomen activiteit. Ook de hoeveelheid geluid wordt verhoogd, waardoor er meer verstoring van geluid op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux ontstaat en meer algemene broedvogels in de omgeving van het motorcrossterrein worden verstoord en het aantal broedparen afneemt.

5.3.3 Verkeersaantrekkende werking

Door een hoger gebruik van het Eurocircuit in het alternatief zone van rechtswege komen er meer bezoekers of gebruikers naar het Eurocircuit. Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van het verkeer vergroot en zal dit een negatief effect van stikstof op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux groter worden dan bij de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit.

5.4 Alternatief 2: meest milieuvriendelijk

Bij het meest milieuvriendelijke alternatief wordt er vanuit gegaan dat op het Eurocircuit enkel gebruikt gemaakt wordt van voertuigen met elektrische motoren. Er wordt geen gebruikt meer gemaakt van voertuigen die voorzien zijn van verbrandingsmotoren.

Natura 2000-gebieden

Verzuring of vermesting door stikstof uit de lucht

Een afname in het gebruik van verbrandingsmotoren op het Eurocircuit leidt tot een lagere stikstofdepositie, waardoor er minder verzuring en vermesting van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux optreedt. Bij dit alternatief worden enkel nog voertuigen met elektrische motoren gebruikt. De stikstofuitstoot zal sterk verminderen, waardoor er minder verzuring en vermesting optreedt in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Dit alternatief is dus een sterke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie.

Verstoring door geluid

Een afname van het gebruik van verbrandingsmotoren op het Eurocircuit leidt tot een verlaging van het geluid. Bij dit alternatief worden enkel nog voertuigen met elektrische motoren gebruikt. Elektrische motoren maken veel minder geluid dan verbrandingsmotoren. Hierdoor wordt de geluidscontour van 42 dB(A) vele malen kleiner ten opzichte van de geluidscontour van de referentiesituatie. Hierdoor reikt de verstoring door geluid niet meer tot in Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux.

Vogels

Een afname in het gebruik van verbrandingsmotoren op het Eurocircuit leidt tot een ruime verkleining van de geluidscontour van 42 dB(A). Hierdoor wordt een kleiner gebied waar vogels leven verstoord door geluid. Hierdoor neemt het aantal broedparen in een kleiner gebied af en kan het zelfs toenemen ten opzichte van de referentiesituatie. Bij dit alternatief worden enkel nog voertuigen met elektrische motoren gebruikt. Door geen gebruik meer te maken van verbrandingsmotoren zal het aantal broedparen in de omgeving van het Eurocircuit en dan met name in het gebied dat niet meer binnen de 42 dB(A) geluidscontour valt niet meer verstoord, toenemen.

5.4.1 Rallycross

In dit alternatief zal op het rallycrossterrein geen gebruik meer gemaakt gaan worden van rallyvoertuigen met een verbrandingsmotor. Er zal enkel nog gebruik gemaakt worden van rallyvoertuigen met een elektrische motor. Hierdoor gaat de stikstofdepositie naar nul en neemt het geluid dat Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux en vogels in de omgeving van het rallycrossterrein verstoord sterk af. Dit is dus een sterke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie.

5.4.2 Motorcross

In dit alternatief zal op het motorcrossterrein geen gebruik meer gemaakt gaan worden van motorcrossvoertuigen met een verbrandingsmotor. Er zal enkel nog gebruik gemaakt worden van motorcrossvoertuigen met een elektrische motor. Hierdoor gaat de stikstofdepositie naar nul en neemt het geluid dat Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux en vogels in de omgeving van het motorcrossterrein verstoord sterk af. Dit is dus een sterke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie.

5.4.3 Verkeersaantrekkende werking

Het gebruik van het Eurocircuit zal niet toenemen ten opzichte van de referentiesituatie waardoor er ook niet meer verkeer zal afkomen op het Eurocircuit. Hierdoor zal de verkeersaantrekkende werking geen effect hebben op de stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux vergeleken met de referentiesituatie.

5.5 Evenementen

Natura 2000-gebieden

Verzuring of vermesting door stikstof uit de lucht

Evenementen zorgen voor een tijdelijke toename in stikstofuitstoot door de voertuigen die gebruikt worden voor het evenement. Het gaat hierbij om de voertuigen die aan het evenement deelnemen en de bezoekers van het evenement die vaak in auto's, maar ook met campers en caravans komen. Dit zorgt tijdelijk voor een hogere stikstofdepositie over een periode van maximaal 3 dagen. Aangezien dit om een tijdelijke stikstofverhoging gaat, zal dit niet zorgen voor een significant negatief effect op het Natura 2000-gebied Leenderbos,

Groote Heide & De Plateaux. Ook zijn 3 evenementen per inrichting per jaar al meegenomen in de PAS van Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux.

Verstoring door geluid

Evenementen zorgen voor een tijdelijke toename in verstoring door geluid door de voertuigen die gebruikt worden voor het evenement. Het gaat hierbij om de voertuigen die aan het evenement deelnemen. Het tijdelijke hogere gebruik tijdens het evenement duurt maximaal een weekend, waardoor de geluidscontour van 42 dB(A) tijdelijk verder reikt dan de normale situatie in de referentiesituatie. Omdat dit tijdelijk is, zal dit geen significant negatief effect hebben op Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux.

Vogels

Evenementen zorgen voor een tijdelijke toename in verstoring van vogels door geluid in de omgeving van het Eurocircuit door de voertuigen die gebruikt worden voor het evenement. Het gaat hierbij om de voertuigen die aan het evenement deelnemen. Het tijdelijke hogere gebruik tijdens het evenement duurt maximaal een weekend, waardoor de geluidscontour van 42 dB(A). Hierdoor wordt tijdelijk een groter gebied waar vogels leven verstoord door geluid. Omdat dit tijdelijk is, zal dit geen significant negatief effect hebben op de broedvogels in de omgeving. Echter is de verstoring in het broedseizoen (half maart tot half juli) groter dan buiten het broedseizoen.

5.5.1 Rallycross

Evenementen op het rallycrossterrein zorgen voor een tijdelijke verhoging van de stikstofdepositie en geluid die effect hebben op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux door het gebruik van rallyvoertuigen. Ook is er een tijdelijke verhoging van geluid die effect heeft op vogels die broeden in de omgeving. De evenementen duren slechts een weekend, waardoor de effecten geen significant negatief effect hebben op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Het effect van geluid op broedvogels in de omgeving van het Eurocircuit heeft een groter effect in het broedseizoen (half maart tot half juli) dan buiten het broedseizoen.

5.5.2 Motorcross

Evenementen op het motorcrossterrein zorgen voor een tijdelijke verhoging van de stikstofdepositie en geluid die effect hebben op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux door het gebruik van motorvoertuigen. Ook is er een tijdelijke verhoging van geluid die effect heeft op vogels die broeden in de omgeving. De evenementen duren slechts een weekend, waardoor de effecten geen significant negatief effect hebben op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Het effect van geluid op broedvogels in de omgeving van het Eurocircuit heeft een groter effect in het broedseizoen (half maart tot half juli) dan buiten het broedseizoen.

5.5.3 Verkeersaantrekkende werking

De verkeersaantrekkende werking van evenementen zorgt voor een tijdelijke verhoging in de stikstofuitstoot door de voertuigen waarmee de bezoekers naar het evenement komen.

Omdat dit om een tijdelijke verhoging gaat levert dit geen significant negatief effect op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux.

6. Conclusies

Aan de hand van het voorgaande kan een aantal conclusies worden getrokken. De referentiesituatie is al opgenomen in de PAS en het beheerplan van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux. De referentiesituatie wordt gezien als de huidige situatie en wordt daarom beoordeeld als geen effect of verschil.

Voor het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux geldt dat oppervlakteverlies, versnippering, verzoeting, verzilting, verontreiniging, verdroging, vernatting, verandering in stroomsnelheid, verandering in overstromingsfrequentie, verandering in dynamiek substraat, verstoring door licht, verstoring door trilling, optische verstoring, verstoring door mechanische effecten, verandering in populatiedynamiek en bewuste verandering in soortensamenstelling niet van toepassing zijn voor het Eurocircuit en de scenario's die worden getoetst.

Echter zijn verzuring en vermisting door stikstofdepositie uit de lucht en verstoring door geluid van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux wel van toepassing voor het Eurocircuit en zijn er ook verschillen bij de scenario's. In de voorgenomen activiteit neemt het aantal rallyvoertuigen, motorvoertuigen en andere voertuigen met verbrandingsmotoren toe. Hierdoor neemt de stikstofuitstoot op het Eurocircuit toe, wat een groter negatief effect heeft op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux dan de referentiesituatie. De verstoring door geluid verandert niet ten opzichte van de referentiesituatie, omdat de geluidsbelasting per dag gelijk blijft. Hierdoor ontstaat er niet meer verstoring door geluid op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux en op broedvogels in de omgeving.

In het alternatief Zone van rechtswege neemt het aantal rallyvoertuigen en motorvoertuigen en andere voertuigen met verbrandingsmotoren dat gebruikt wordt op beide terreinen sterk toe. Hierdoor neemt de stikstofuitstoot en het geluid op het Eurocircuit sterk toe, wat een groter negatief effect heeft op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux dan de referentiesituatie en voorgenomen activiteit. Ook het geluid in de omgeving van het Eurocircuit neemt toe, wat een sterk negatief effect veroorzaakt op het aantal broedparen in de omgeving.

In het alternatief Meest milieuvriendelijk worden enkel nog voertuigen met elektrische motoren gebruikt. Doordat alle verbrandingsmotoren niet meer worden gebruikt neemt de stikstofdepositie en het geluid op het Eurocircuit sterk af, wat een sterk positief effect heeft op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux ten opzichte van de referentiesituatie. Ook het geluid in de omgeving van het Eurocircuit neemt af, wat een sterk positief effect veroorzaakt op het aantal broedparen in de omgeving.

Tabel 6. Effectenbeoordeling referentiesituatie en alternatieven. ++: sterke verbetering/groot positief effect, +: verbetering/ positief effect, 0: nagenoeg geen effect/verschil, -: verslechtering / negatief effect, --: sterke verslechtering/negatief effect.

Effect	Referentiesituatie	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1: Zone van rechtswege	Alternatief 2: Meest milieuvriendelijk
Natura 2000-gebied				
Oppervlakteverlies	0	0	0	0
Versnippering	0	0	0	0
Verzuring door N-depositie uit de lucht	0	-	--	++
Verresting door N-depositie uit de lucht	0	-	--	++
Verzoeting	0	0	0	0
Verziltig	0	0	0	0
Verontreiniging	0	0	0	0
Verdroging	0	0	0	0
Vernatting	0	0	0	0
Verandering stroomsnelheid	0	0	0	0
Verandering overstromingsfrequentie	0	0	0	0
Verandering dynamiek substraat	0	0	0	0
Verstoring door geluid	0	0	--	++
Verstoring door licht	0	0	0	0
Verstoring door trilling	0	0	0	0
Optische verstoring	0	0	0	0
Verstoring door mechanische effecten	0	0	0	0
Verandering in populatiedynamiek	0	0	0	0
Bewuste verandering soortensamenstelling	0	0	0	0
Natuurnetwerk Nederland				
Natuurnetwerk Nederland	0	0	0	0
Soorten				
Grondgebonden zoogdieren	0	0	0	0
Vleermuizen	0	0	0	0
Vogels	0	0	--	++
Reptielen, amfibieën en vissen	0	0	0	0
Flora	0	0	0	0
Ongewervelden	0	0	0	0
Totaal Natuur	0	0/-	--	++

Bronnen

Literatuur

- Bos, F., Bosveld, M., Groenendijk, D., Swaay, van C. & Wynhoff, I., De Vlinderstichting 2006. De dagvlinders van Nederland, verspreiding en bescherming (Lepidoptera: Hesperioidea, Papilionoidea. - Nederlandse Fauna 7. Leiden. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey - Nederland.
- Broekhuizen, S., K. Spoelstra, J.B.M. Thissen, K.J. Kanters & J.C. Buys 2016. Atlas van de Nederlandse zoogdieren. Natuur van Nederland 12: 1-432.
- Creemers., R.C.M. & J.J.C.W. van Delft (RAVON)(redactie) 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. - Nederlandse Fauna 9. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, EIS - Nederland, Leiden.
- Kapteyn, K. 1995. Vleermuizen in het landschap. Over hun ecologie, gedrag en verspreiding. Schuyt & Co, Haarlem.
- Limpens, H., Mosterd, K. & Bongers, W. 1997. Atlas van de Nederlandse vleermuizen. Onderzoek naar verspreiding en ecologie. KNNV, Utrecht.
- Ministeries van LNV en VROM en de provincies, 2006. Spelregels EHS, Beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzen EHS.
- Nederlandse Vereniging voor Libellenstudie, 2002. De Nederlandse libellen (Odonata). Nederlandse Fauna 4. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey - Nederland, Leiden.
- Reijnen, M.J.S.M., Foppen, R.P.B, 1991. Effect van wegen met autoverkeer op de dichtheid van broedvogels. Rijkswaterstaat Dienst Weg- en Waterbouwkunde, DLO-Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek.
- Reijnen, M.J.S.M., Veenbaas, G. & Foppen, R.P.B., 1992. Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties. Rijkswaterstaat Dienst Weg- en Waterbouwkunde, DLO-Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek.

Websites

- <http://kaartbank.brabant.nl/viewer/app/natuurbeheerplan/>
- <https://monitor.aerius.nl/monitor/>
- www.eis-nederland.nl
- www.floron.nl
- www.google.nl/maps
- www.ndff.nl
- www.ravon.nl
- www.sovon.nl
- www.verspreidingsatlas.nl
- www.zoogdiervereniging.nl

ontwerp bestemmingsplan Eurocircuit Bergeijk
Gemeente Bergeijk
Projectnummer 0474260.100

ontwerp bestemmingsplan Eurocircuit Bergeijk

Gemeente Bergeijk

Projectnummer 0474260.100

Bijlage 10 Effecten natuurwaarden 5 scenario's Eurocircuit (6 april 2021)

Gemeente Valkenswaard
T.a.v. dhr. C. Sandkuijl
Postbus 10.100
5550 GA Valkenswaard

Doetinchem, 6 april 2021

Betreft: memo algemene kenschets en beschrijving natuurwaarden Eurocircuit
Project: 15417.002

INLEIDING

Econsultancy heeft in opdracht van de gemeente Valkenswaard een voorinventarisatie uitgevoerd van de kansen en risico's voor natuur bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit te Valkenswaard.

De gemeente Valkenswaard is voornemens een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor het Eurocircuit. Medio juli 2021 zal de gemeenteraad een keuze maken over een vijftal scenario's over de toekomst van het plangebied. Onderhavig onderzoek heeft als doel om in hoofdlijnen te inventariseren wat de effecten van de vijf scenario's zijn op de actuele natuurwaarden, wat per scenario mogelijke maatregelen ten gunste van de biodiversiteit zijn, en wat de grootste juridische risico's zijn van het betreffende scenario ten aanzien van de Wet natuurbescherming. Volgens de gemeente Valkenswaard gaat het om de volgende vijf scenario's:

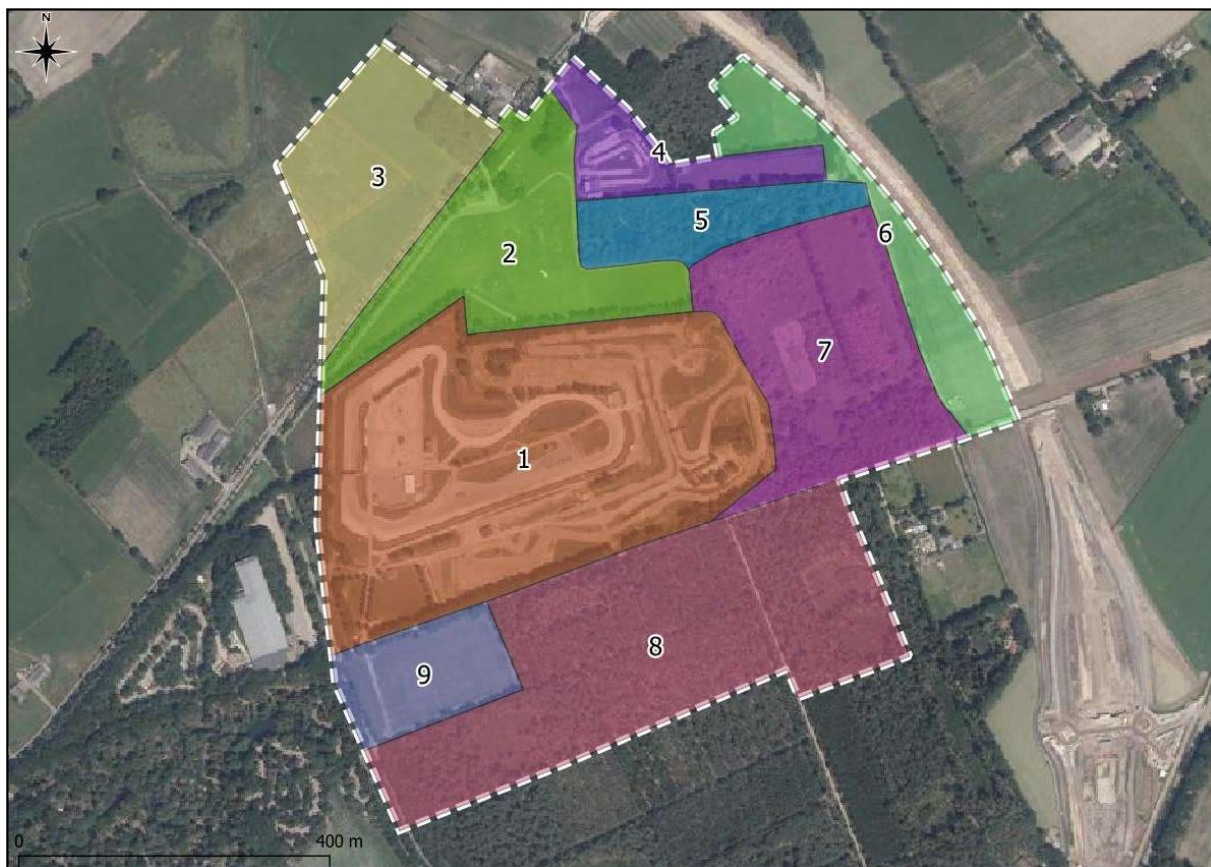
- Omvormen terrein tot natuur;
- Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan;
- Omvormen tot leisurezone;
- Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren;
- Een combinatie van de overige 4 scenario's.

Het onderzoek is uitgevoerd middels het verrichten van een bureauonderzoek en een oriënterend veldbezoek. Tijdens het veldbezoek zijn globaal de actuele natuurwaarden van het Eurocircuit ingeschat. Tijdens het bureauonderzoek is op basis van waarnemingen uit de NDFF en algemene verspreidingsgegevens een inschatting gedaan van de actuele en potentiële natuurwaarden.

Dit document betreft een algemene beschrijving van het plangebied en de beschrijving van de actuele natuurwaarden. De effecten van de vijf scenario's op de vastgestelde natuurwaarden, de kansen voor biodiversiteit en de juridische risico's zijn in hoofdlijnen beschreven in een vijftal separate factsheets, die als separate bijlage zijn toegevoegd.

ALGEMENE BESCHRIJVING

Het Eurocircuit is een circuit dat in de jaren '70 van de vorige eeuw is gebouwd als rallycross circuit. De Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) organiseerde wedstrijden op het circuit. Naast het rallycrosscircuit is binnen het plangebied een motorcrossterrein gelegen dat sinds 1976 in gebruik is door de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV). Verder is er nog een fietscrossbaan, een wielclub, een politiehondenvereniging en een schuttersgilde aanwezig. Het overige terrein bestaat uit bos, (voormalige) landbouw en grasland. Ten behoeve van de beschrijving van het gebied en het beschrijven van de natuurwaarden is het plangebied onderverdeeld in 9 onderscheidende deelgebieden (zie figuur 1). Figuren 2 tot en met 11 tonen overzichtsfoto's van de deelgebieden.



Figuur 1. Overzichtskaat van het plangebied, onderverdeeld in 9 onderscheidende deelgebieden.



Figuur 2. Circuitterrein (1).



Figuur 3. Wielierclub (2).



Figuur 4. Weiland (3).



Figuur 5. Fietscrossbaan (4).



Figuur 6. Vochtig loofbos (5).



Figuur 7. Maisakker langs N69 (6).



Figuur 8. Ruigte op stortplaats (7).



Figuur 9. Droog productiebos (8).



Figuur 10. Grasland/parkeerterrein (9).

gebied	Algemene beschrijving
1	Het "hart" van het gebied, bestaande uit het Rallycircuit en het aangrenzende motorcrossterrein. Het rallycrossterrein kenmerkt zich door een afwisseling van asphaltverharding, kort gemaaide grasvelden, vele hekken en enkele kleine gebouwen. Tussen het circuit zijn enkele waterpartijen en sloten aanwezig. Het motorcrossterrein is al ruim een jaar niet meer in gebruik, en mede daardoor sterk verruigd. Het motorcrossterrein ligt deels langs het Rallycircuit en deels op de hoger gelegen vuilstortplaats. Rondom het terrein staat veel Engels hekwerk waartussen veel ruigtekruiden groeien.
2	Het terrein van de fietsclub kenmerkt zich door de aanwezigheid van een verharde fietsbaan en een groot kort gemaaid grasland. Verder is er één gebouw aanwezig van de wielierclub en aan de zuidzijde bevindt zich een bomenrij en een sloot.
3	Deelgebied drie bestaat uit een aantal kleinschalige graslandpercelen die onderdeel vormen van het beekdal van de Keersop. Tussen de graslandpercelen zijn kleine ruigtestroken aanwezig. Het terrein van de Schuttersgilde betreft grotendeels een omrasterd droog bosje met naaldbout.

4	Het fietscrossterrein is een compact, intensief gebruikt recreatieterrein dat volledig is omrasterd. Het naastgelegen veld van de politiehondenvereniging betreft een intensief gebruikt grasland met een klein clubgebouw. Langs het grasveld is een hoge coniferen haag aanwezig.
5	Deelgebied 5 bestaat uit gemengd bos. Het westen is droger gemengd loof- en naaldhout. In het bos ligt een kunstmatige poel die volledig omrasterd is met een hoog hekwerk. Het oosten van het bos is aanzienlijk natter met voornamelijk loofhout (eik, zwarte els, berk) met veel liggend en staand dood hout.
6	Tussen de vuilstortplaats en de nieuwe N69 zijn enkele (voormalige) landbouwpercelen aanwezig. Het grootste gedeelte van het deelgebied bestaat uit maïsakker en het noordelijke deel uit een paar weilanden waar pony's in gehouden worden.
7	Deelgebied 7 betreft een voormalig vuilstortterrein. Hierdoor is het gebied rijk aan reliëf. Door het ontbreken van beheer is spontane natuur ontstaan met veel ruigte, struweel en wat aangeplante Witte abelen. In het noordwesten is een aftakelend fijnsparbosje en een wilgenbosje aanwezig. Door de verstoorde bodem en het voormalig gebruik als vuilstortplaats zijn er veel (invasieve) exoten aanwezig in het gebied zoals Japanse duizendknoop en Reuzeberenklauw.
8	De gemeentelijke bossen ten zuiden van het Eurocircuit zijn voormalige productiebossen die door de gemeente Valkenswaard langzaam omgevormd worden tot meer toekomstbestendige gevarieerde bossen. In de huidige situatie betreft het relatief structuurarm droog bos met veelal monoculturen van grove den. Het zuidwesten van het bos is relatief oud en structuurrijk, en het centrale deel van het bos bestaat voornamelijk uit jonge monoculturen.
9	Schraal maar relatief soortenarm grasland met functie als parkeerterrein voor het Eurocircuit, dat is gelegen tussen het Eurocircuit en de gemeentelijke bossen.

BESCHRIJVING VAN NATUURWAARDEN

deelgebied	Natuurwaarden
Algemeen	Het westen van het terrein vormde in het verleden een verbindingszone tussen de Malpie, het beekdal van de Keersop en natuurterreinen ten westen van Valkenswaard. De verbinding is voornamelijk relevant voor zoogdieren, vogels en mobiele insecten. Het Eurocircuit zelf vormde hierin een barrière. De aanleg van de N69 heeft de functie van het gebied als verbinding deels tegengegaan. Het terrein kan nu nog voornamelijk een verbinding vormen tussen de Malpie en het beekdal van de Keersop. Door de vele hekwerken op de verschillende "eilandjes" in de deelgebieden, en tussen de deelgebieden is het terrein erg versnipperd geraakt. Daarnaast is er veel zwerfafval, oude materialen en puin aanwezig in de meeste deelgebieden.
1	Het Rallycircuit heeft weinig structuur en variatie. De grasvelden zijn kort gemaakt en relatief soortenarm, met weinig kansen voor insecten zoals graslandvlinders en bijen. Vele hekken zorgen voor versnippering. Wel is er een konijnenpopulatie aanwezig. Er zijn twee vijvers aanwezig met weinig structuur en veel steile oevers. Vanwege de aanwezigheid van koikarpers zijn er weinig tot geen mogelijkheden voor amfibieën. In de gebouwen zijn slechts beperkt mogelijkheden voor vleermuizen aanwezig. Het motorcrossterrein is sterkt verruigd en reliëfrijk en daarmee rijk aan variatie in microklimaten wat ten gunste kan zijn voor insecten. Doordat het terrein structuurrijk is, met veel holen van kleine zoogdieren zoals muizen, biedt het terrein bij niet al te veel verstoring kansen voor kleine marterachtigen als wezel en bunzing.
2	In het terrein van de fietsclub is weinig variatie. Het terrein bestaat vrijwel uitsluitend uit kort gemaaid soortenarm grasland en asfaltverharding. De bommenrij aan de zuidzijde biedt mogelijkheden voor algemene broedvogelsoorten en kan een functie hebben als migratieroute voor vleermuizen.
3	De kleinschalige, relatief kruidenrijke, weilanden bieden broedgelegenheid aan soorten als Kievit, roodborsttapuit en graspieper en mogelijk ook geschikt habitat voor vlindersoorten zoals het oranje zandoogje en het oranjetipje.
4	Het terrein van de fietscrossbaan is compact ingericht en intensief in gebruik, met weinig mogelijkheden voor natuur. Op het terrein van de politiehondenvereniging wordt het grasland intensief gebruikt met weinig structuur en variatie, waardoor weinig mogelijkheden zijn voor insecten en verstoring van broedvogels in de directe omgeving zal optreden.
5	Gevarieerd loofbos met veel liggend en staand dood hout zorgt voor veel mogelijkheden voor insecten, broedvogels en kleine zoogdieren.
6	De maisakker en weilanden bieden in de huidige staat weinig mogelijkheden voor soortgroepen als bijen, vlinders, zoogdieren en vogels. De aanleg van de nieuwe N69 zal voor veel verstoring zorgen op dit deelgebied
7	De spontaan opgekomen ruigte, struweel en bos biedt veel broedgelegenheid aan algemene broedvogelsoorten en ruigte gebonden dagvlinders. De aanwezigheid van invasieve exoten zoals Japanse duizendknoop en Reuzeberenklauw in combinatie met de aanwezigheid van diverse verwilderde tuinplanten vormen een knelpunt voor inheemse soorten. Het gebied wordt niet tot nauwelijks bezocht door recreanten, waardoor het een belangrijk rustgebied is voor zoogdieren als reeën, hazen en mogelijk vossen of kleine marterachtigen. Illegale crossactiviteiten binnen het deelgebied kunnen zorgen voor verstoring van deze rust.
8	In de gemeentelijke bossen is relatief weinig recreatiedruk, ondanks de ligging nabij een groot recreatieterrein. Aan de vele lig- en veegplekken is zichtbaar dat het bos een functie heeft als rustgebied voor reeën. Ook voor andere zoogdieren zoals eekhoorn, hazen en muizensoorten als gewone bosmuis biedt het bos geschikt leefgebied. Voor vleermuizen zijn er geschikte foerageermogelijkheden maar weinig verblijfmogelijkheden, omdat het veelal wat jongere houtopstanden zijn met weinig boomholtes.
9	Schraal grasland met niet al te veel kruiden. In het verleden werd het grasland vaak gemaaid maar doordat er weinig activiteiten zijn op het Eurocircuit, lijkt het grasland zich te ontwikkelen naar een meer structuurrijk grasland.

SAMENVATTING RESULTATEN

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de uitkomsten van de factsheets van de vijf scenario's.

	Scenario natuur	Scenario huidig	Scenario leisure	Scenario max. faciliteren	Combinatie scenario
Effecten natuurwaarden	++	+-	-	-	+-
Ontwikkelmogelijkheden biodiversiteit	++	+	+-	+	+
Juridische risico's	+-	+	--	-	-

Met vriendelijke groeten,
 Econsultancy



De heer J.G. Boogaard, BSc
 Projectleider



De heer ing. E.R. Witter
 Kwaliteitscontroleur

Scenario 1

“Omvormen terrein naar natuur”

Het gehele plangebied omvormen tot een natuurterrein, met ruimte voor beleving van de natuur.

POSITIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Versterken verbinding tussen de Malpie en het Keersop dal.
- ➔ Vermindering van grote piekverstoring door geluid van lawaaisporten op broedvogels en zoogdieren.
- ➔ Vermindering van stikstofdepositie van het terrein op omliggende Natura 2000-gebieden op de lange termijn.
- ➔ Versterken van lokale populaties broedvogels, zoogdieren

NEGATIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Het vergroten van de beleefbaarheid, door de inrichting als natuurterrein, kan leiden tot een toestroom van recreanten waardoor weinig mogelijkheden ontstaan voor verstoringsevoelige soorten.
- ➔ Actief beheer zal noodzakelijk zijn om te voorkomen dat invasieve exoten op de vuilstortplaats zich gaan verspreiden naar nieuwe natuur, omdat ook hier sprake kan zijn van verstoorde bodem.

ONTWIKKELMOGELIJKHEDEN VOOR BIODIVERSITEIT

- ➔ Behoud, en eventueel versterking van de gebieden die het meest waardevol zijn voor de biodiversiteit. Het gaat hierbij voornamelijk om de kruidenrijke graslanden in deelgebied 3 (boerenlandvogels en oranje zandooie), het gevarieerde bos in deelgebied 5 en de gemeentelijke bossen in deelgebied 8.
- ➔ In het gebied is water aanwezig, maar dit water heeft geen tot weinig functie voor amfibieën. Door de waterpartijen aan te passen naar natuurlijkere, visvrije poelen, ontstaan kansen voor lokaal voorkomende amfibieën zoals algemene soorten als bruine kikker, maar ook poelkikker.
- ➔ Door het behoud van enkele elementen van het Eurocircuit kunnen verblijfsmogelijkheden voor gebouwbewonende vleermuizen worden gecreëerd, zoals een vleermuisbunker. Door het ringen van bomen kan meer stand dood hout gerealiseerd worden voor spechten en verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen.
- ➔ Vanuit historisch perspectief is het omvormen van terrein naar afwisseling van bos, heide en kruidenrijk grasland waardevol. In de omgeving komen populaties van heidegebonden soorten zoals levendbarende hagedis, heikikker voor.
- ➔ Door een recreatiezonering aan te brengen kan de functie van het gebied als rustgebied voor zoogdieren en vogels behouden blijven



Kansen voor behoud en versterking van Kruidenrijke graslanden.



behoud van waardevol nat bos in deelgebied 5.



Mogelijkheden voor vleermuisbunker.

JURIDISCHE RISICO'S

- ➔ Mogelijke knelpunten voor Natura 2000-gebieden zijn: verandering van de grondwaterstand en uitstoot van stikstofdepositie als gevolg van de omvorming van het terrein.
- ➔ Grootschalige graafwerkzaamheden kunnen leiden tot negatieve effecten op beschermde soorten als kleine marterachtigen. Ook kunnen door eventuele grote schaal van de ingreep negatieve gevolgen ontstaan voor algemene zoogdieren, amfibieën en broedvogels. De effecten van de exacte ingreep op de Wet natuurbescherming zal nader getoetst moeten worden

Scenario 2

“Legalisering bestaand gebruik”

Het huidige gebruik van het plangebied (Eurocircuit, motorcrossterrein etc.) vastleggen in nieuw bestemmingsplan.

POSITIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Het legaliseren van het bestaande gebruik zal in principe leiden dat de bestaande natuurwaarden gehandhaafd blijven.

NEGATIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Bij legalisering van het bestaande gebruik blijven de huidige negatieve effecten (zoals verstoring door geluid) ongewijzigd.

ONTWIKKELMOGELIJKHEDEN VOOR BIODIVERSITEIT

Als het huidige gebruik van het terrein ongewijzigd blijft in een nieuw bestemmingsplan, zijn er mogelijkheden om binnen het huidige gebruik kansen voor biodiversiteit te creëren:

- ➔ In het huidige gebruik worden veel graslanden in deelgebied 1 en 2 vaak gemaaid. Vaak maaien zorgt voor weinig overlevingskansen van poppen, rupsen en larven van tal van grasland gebonden insecten als dagvlinders en sprinkhanen. Door minder te maaien, gefaseerd te maaien (max 40% oppervlakte per maaibeurt) en door sinusmaaibeheer toe te passen kan zowel de soortenrijkdom als de hoeveelheid insecten eenvoudig vergroot worden. Aangepast maaibeheer hoeft geen knelpunt te zijn voor het gebruik van de graslanden voor evenementen, maar biedt wel veel kansen voor de biodiversiteit.
- ➔ Aanbevolen wordt om te inventariseren of er hekken op het terrein verwijderd kunnen worden, om zo de versnippering van het gebied tegen te gaan en verbindingsmogelijkheden voor zoogdieren te verbeteren.
- ➔ Geschikte voortplantingsmogelijkheden voor amfibieën en libellen ontbreken in vrijwel het gehele gebied. Het creëren van visvrije poelen biedt kansen voor amfibieën. Aanbevolen wordt om direct naast poelen ook landhabitat voor amfibieën te creëren zoals ruigte, takkenrillen of struweel. De bestaande wateren kunnen ook aangepast worden, zodat deze aantrekkelijker zijn voor amfibieën en libellen. Door het creëren van natuurvriendelijke oevers, het wegvangen van uitheemse vissen en het aanplanten van bijvoorbeeld een rietkraag biedt kansen voor tal van soorten.
- ➔ In het gebied zijn voldoende foerageermogelijkheden voor vleermuizen aanwezig, maar slechts beperkte verblijfsmogelijkheden. In gebouwen kunnen extra voorzieningen voor gebouwbewonende vleermuizen worden gecreëerd, door bomen te ringen kan meer staand dood hout ontstaan waar op termijn voor vleermuizen geschikte holtes in kunnen ontstaan. Op de korte termijn kunnen verblijfsmogelijkheden gecreëerd worden door vleermuiskasten te plaatsen.
- ➔ In de bossen, met uitzondering van deelgebied 5, is weinig staand en liggend dood hout aanwezig. Door het beheer bij te sturen en het verwijderen van hout zo veel mogelijk te voorkomen kan er een toename aan dood hout, en daarmee een grotere diversiteit aan insecten en een beter vocht huishoudend vermogen van het bos ontstaan.



Aanpassen maaibeheer biedt kansen voor insecten.



wegvangen uitheemse vissen en maken natuurvriendelijke oevers voor amfibieën.



behoud van pioniernatuur op vuilstort is positief voor (roof)vogels en zoogdieren

JURIDISCHE RISICO'S

- ➔ Bij handhaving van het bestaande gebruik, zullen juridische risico's ten aanzien van de Wet natuurbescherming beperkt zijn. Eventuele opknopwerkzaamheden zullen getoetst moeten worden aan de Wet natuurbescherming, om vast te stellen of de werkzaamheden kunnen leiden tot negatieve effecten op beschermde soorten zoals vleermuizen of kleine marterachtigen. Mogelijk dat aanvullend onderzoek en een ontheffingstraject bij opknopwerkzaamheden aan de orde is.

Scenario 3

“omvormen tot leisurezone”

Het plangebied volledig herbestemmen en omvormen tot leisurezone, de exacte invulling hiervan is niet bekend.

POSITIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Bij het realiseren van nieuwe bebouwing zijn kansen voor natuurinclusief bouwen, waar kansen worden gecreëerd voor gebouwbewonende soorten als vleermuizen.

NEGATIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Afhankelijk van de exacte invulling van het scenario, kunnen feitelijk alle actuele natuurwaarden worden aangetast. Hoe meer actuele natuurwaarden behouden blijven, hoe minder negatieve effecten zullen optreden.
- ➔ De kans is groot dat verstoring door geluid, licht en optische verstoring de natuurwaarden in het gebied zelf, maar ook in de directe omgeving kunnen aantasten.
- ➔ Behoud van waardevolle elementen zoals deelgebied 3, 5 en 8 en waardevolle functies zoals het behoud van rust en structuur (deelgebied 7) wordt geadviseerd om negatieve gevolgen voor actuele natuurwaarden zo veel mogelijk te beperken.

ONTWIKKELMOGELIJKHEDEN VOOR BIODIVERSITEIT

- ➔ Behoud van bos, bomen, bomenrijen en struweel is een belangrijk uitgangspunt voor het behoud/versterken van de biodiversiteit.
- ➔ Door recreatieve functies zo veel mogelijk vorm te geven in deelgebieden waar reeds (intensief) recreatief gebruik is, zoals deelgebieden 1, 2 en 4 bestaan kansen om de natuurwaarden te vergroten. Dit kan door een natuurinclusief ontwerp van de inrichting.



Inpassing leisure op reeds intensief gebruikte terreindelen, beperkt effect.



behoud van waardevolle elementen.



In nieuwbouw zijn verblijfsmogelijkheden voor soorten zoals vleermuizen te realiseren

JURIDISCHE RISICO'S

- ➔ De volgende risico's kunnen ontstaan voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden: toename van recreatiedruk/optische verstoring, toename van stikstofdepositie, verandering van de grondwaterstand, toename van geluid.
- ➔ Deelgebied 5, deelgebied 8 en de bosrand tussen deelgebieden 6 en 7 zijn aangewezen als Natuurnetwerk Brabant (beheertype N16.03 Droog bos met productie). Ook een deel van deelgebied 3 is aangewezen als Natuurnetwerk Brabant, met beheertype N00.01 Nog om te vormen landbouwgrond naar natuur (inrichting). Dit betekent dat hier op basis van provinciaal beleid in principe geen andere functies mogelijk zijn dan natuur.
- ➔ In het plangebied en de directe omgeving daarvan kunnen beschermde soorten voorkomen zoals kleine marterachtigen, vleermuizen, roofvogels zoals sperwer en havik etc. Afhankelijk van de recreatieve functie die wordt gegeven aan het plangebied kunnen negatieve effecten ontstaan voor deze soorten. De exacte ingreep zal getoetst moeten worden aan de Wet natuurbescherming en er is een reële kans op noodzaak tot aanvullende onderzoeken.

Scenario 4

“maximaal faciliteren van bestaande functies”

Het maximaal faciliteren van het recreatief gebruik van het plangebied voor onder andere motorcross en rallysport.

POSITIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Het maximaal faciliteren van bestaande recreatieve functie zal in principe ertoe leiden dat de meeste bestaande natuurwaarden gehandhaafd blijven. Dit geldt voornamelijk voor niet verstoringsgevoelige soorten.

NEGATIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Toename van verstoring door geluid en optische verstoring op (roof)vogels en zoogdieren.
- ➔ Vooral de combinatie van de nieuwe N69 met een intensiever gebruik van de recreatieve voorzieningen zorgt voor een grote toename van verstoring overdag.

ONTWIKKELMOGELIJKHEDEN VOOR BIODIVERSITEIT

- ➔ Ontwikkelmogelijkheden komen grotendeels overeen met het legaliseren van bestaand gebruik zoals aangepast maaibeheer (minder maaien en gefaseerd maaien van max. 40% oppervlakte per maaibeurt of sinusbeheer), verwijderen van hekken, behoud van waardevolle elementen, creëren mogelijkheden voor amfibieën en libellen etc. (zie factsheet scenario 2).
- ➔ Binnen het plangebied is veel uitheemse beplanting, zoals laurierhagen, aanwezig. Door deze beplanting te vervangen door inheems gevarieerd struweel ontstaan meer mogelijkheden voor nachtvlinders, bijen en overige insectgroepen.
- ➔ Belangrijke verschillen zijn dat vooral ingezet kan worden op soorten en soortgroepen die niet of weinig gevoelig zijn voor verstoring zoals dagvlinders, sprinkhanen, amfibieën, libellen en vleermuizen.
- ➔ Door deelgebied 6 in te richten als “bufferzone”, middels het aanplanten met dicht struweel en bos, kunnen de effecten van een toename van verstoring beperkt worden en kan het gebied aantrekkelijk blijven voor zoogdieren en (roof)vogels.



Kansen voor insecten bij aangepast maaibeheer.



op voormalig landbouwgrond zijn mogelijkheden voor een inrichting als bufferzone.



uitheemse beplanting kan vervangen worden door inheems plantmateriaal.

JURIDISCHE RISICO'S

- ➔ De grootste juridische risico's zijn de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden zoals een toename van stikstofdepositie en toename van geluid.
- ➔ De toename van geluid en optische verstoring en eventuele (kleinschalige) herinrichting, kan leiden tot negatieve effecten op beschermde soorten zoals roofvogelsoorten als sperwer en havik, vleermuizen en kleine marterachtigen. De exacte ingreep zal getoetst moeten worden aan de Wet natuurbescherming voorafgaand aan de uitvoering. Mogelijk dat aanvullend onderzoek en een ontheffingstraject bij opknopwerkzaamheden aan de orde is.

Scenario 5

“combinatie van de overige vier scenario’s”

Herinrichting en herbestemming van het plangebied zodat ruimte is voor een combinatie tussen natuur, gewenst recreatief gebruik en leisure.

POSITIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Door een natuurinclusief ontwerp te maken van de vernieuwde inrichting, kunnen bestaande natuurwaarden worden versterkt.
- ➔ Versnippering kan worden tegengegaan door verwijderen hekken en realiseren van groene verbindingen
- ➔ Behoud en versterking van waardevolle elementen is een belangrijk uitgangspunt.

NEGATIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Een intensiever gebruik van het terrein kan leiden tot meer recreatiedruk en meer verstoring door licht en geluid. Dit effect kan worden beperkt door een goede zonering van recreatief gebruik.
- ➔ Welke natuurwaarden worden aangetast is afhankelijk van welke functies waar worden gerealiseerd.
- ➔ Geadviseerd wordt om nieuwe functies te realiseren op terreinen die reeds in gebruik zijn voor recreatie, of op voormalige landbouwgrond langs de N69, omdat hier reeds sprake zal zijn van veel verstoring en lage natuurwaarden.

ONTWIKKELMOGELIJKHEDEN VOOR BIODIVERSITEIT

- ➔ Ontwikkelmogelijkheden liggen in lijn met de overige vier scenario’s. Welke mogelijkheden het meeste effect hebben hangt af van de invulling die het terrein krijgt, ofwel hoeveel ruimte er komt voor welke functie.
- ➔ Behoud van waardevolle elementen (deelgebied 3, 5 en 8) en behoud van belangrijke functies zoals ruigte en rust (deelgebied 7) is een belangrijk uitgangspunt voor een ontwerp dat ten goede komt aan de biodiversiteit.
- ➔ Naast versterking van bestaande kwaliteiten kan in een nieuwe inrichting ingezet worden op kansen voor amfibieën en libellen, kruidenrijke graslanden met aangepast maai-beheer, tegengaan van invasieve exoten en uitheemse beplanting en kansen voor gebouwbewonende soorten in eventuele nieuwbouw.
- ➔ Het realiseren van één of twee geluidswallen van 6 meter hoog ten noorden en mogelijk ook zuidoosten van de crossbaan maakt onderdeel uit van scenario 5. Het kappen van inheemse bomen en struiken ten behoeve van de realisatie is negatief voor de biodiversiteit, echter kan de realisatie ook een positieve bijdrage leveren door de wal in te zaaien met een inheems kruidenmengsel (bijvoorbeeld van Cruydthoek) of aan te planten met een afwisseling aan inheems bes-dragend struweel.



Kansen voor minder versnippering en natuurinclusieve bebouwing.



nieuwe functies bij voorkeur realiseren op terreindelen met weinig natuurwaarde.



herinrichten van waterpartijen biedt kansen voor amfibieën en libellen.

JURIDISCHE RISICO'S

- ➔ Door een mogelijke wijziging in de functie en de daarbij horende recreatiedruk, kunnen negatieve effecten ontstaan op Natura 2000-gebieden zoals een toename van optische verstoring, toename van licht en geluid en toename van stikstofdepositie. Herinrichting van het terrein kan ook leiden tot een toename van geluid en stikstofdepositie en een verandering van de grondwaterstand.
- ➔ Deelgebied 5, deelgebied 8, de locatie waar de zuidoostelijke geluidswal is geprojecteerd en de bosrand tussen deelgebieden 6 en 7 zijn aangewezen als Natuurnetwerk Brabant (beheertype N16.03 Droog bos met productie). Ook een deel van deelgebied 3 is aangewezen als Natuurnetwerk Brabant, met beheertype N00.01 Nog om te vormen landbouwgrond naar natuur (inrichting). Dit betekent dat hier op basis van provinciaal beleid in principe geen andere functies mogelijk zijn dan natuur.
- ➔ In het plangebied en de directe omgeving daarvan kunnen beschermde soorten voorkomen zoals kleine marterachtigen, vleermuizen, roofvogels zoals sperwer en havik etc. Afhankelijk van de recreatieve functie die wordt gegeven aan het plangebied kunnen negatieve effecten ontstaan voor deze soorten. De exacte ingreep zal getoetst moeten worden aan de Wet natuurbescherming en er is een reële kans op noodzaak tot aanvullende onderzoeken.