Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bestemmingsplannen Eurocircuit Valkenswaard

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

15 augustus 2018 / projectnummer: 3318

1. Beoordeling van het milieueffectrapport (MER)

De gemeenten Valkenswaard en Bergeijk willen nieuwe bestemmingsplannen vaststellen voor het Eurocircuit[1]. Het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Valkenswaard is sterk verouderd en zorgt momenteel zowel bij de verenigingen op het Eurocircuit (plangebied), omwonenden als bij het vakantiepark de Kempervennen voor een onduidelijke situatie. De wens is om het bestaande rallycircuit verder open te stellen. Op het Eurocircuit zijn niet alleen een motorcross[2] en een rallycrossvereniging[3] aanwezig en actief, maar ook een wielerbaan, een fietscrossterrein, een outdoorterrein en een politiehondentrainingscentrum. Ook vinden er in het plangebied evenementen plaats en zijn er (tijdelijke) parkeerterreinen. Door het circuit verder open te stellen zal 223 dagen per jaar op het circuit gereden worden met voertuigen met een verbrandingsmotor (wedstrijden, trainingen en recreatief).

Voor de besluitvorming over de bestemmingsplannen van beide gemeenten is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: de Commissie)[4] zich uit over de kwaliteit van het MER.

Welke informatie geeft het MER?
Uit het MER blijkt dat in de afgelopen decennia er een onduidelijke situatie is ontstaan rondom het Eurocircuit. Vergunningen, gebruik en bestemmingsplannen waren en zijn onvoldoende op elkaar afgestemd. Bovendien is er in het verleden geen rekening gehouden met de bestaande 'zone van rechtswege'[5]. Deze geluidszone is op 1 juli 1993 van rechtswege ontstaan en heeft tot gevolg dat sindsdien om het circuit een geluidszone van 50 dB(A) bestaat. Het MER laat zien dat door de bredere openstelling milieueffecten optreden. Zo neemt het aantal verkeersbewegingen toe, neemt het aantal geluidbelaste dagen toe, verslechtert de luchtkwaliteit en zijn er negatieve effecten op natuurwaarden.
In het MER zijn twee alternatieven in beeld gebracht, waarbij het alternatief 'zone van rechtswege' zeer negatief uitpakt voor geluid, luchtkwaliteit en natuur. Bij het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) wordt uitgegaan van volledig elektrisch rijden. Dit MMA scoort positief op luchtkwaliteit en natuur. Geconcludeerd wordt echter dat volledig elektrisch rijden op de korte termijn geen realistisch alternatief is.

---

1 Het bestemmingsplan van Valkenswaard legt het gebruik van het Eurocircuit juridisch en planologisch vast. Het bestemmingsplan van Bergeijk is voornamelijk bedoeld voor het vastleggen van de geluidscontour afkomstig van het Eurocircuit.

2 Motorsport Vereniging Valkenswaard

3 Nederlandse Rallycrossvereniging

4 De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door projectnummer 3318 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

5 Op 1 juli 1993 is de Wet geluidshinder gewijzigd. Deze wet zorgde ervoor dat voor dit terreinen met veel lawaai waar nog geen geluidszone was vastgesteld een geluidszone van rechtswege ging gelden. Deze geluidszone van 50 dB(A) werd bepaald door het gebruik, zoals vastgesteld door DGMR in 1985.

Is het MER compleet en van voldoende kwaliteit?
Het MER bevat veel, maar deels ook fragmentarische én onvolledige informatie over de mogelijke effecten van de voorgenomen activiteiten van het rallycircuit en motorcircuit. Niet alle activiteiten in het plangebied zijn in de effectbepaling meegenomen[6], echter alleen de activiteiten van het rally- en motorcircuit. Wat de optelsom is van de effecten van alle activiteiten gezamenlijk (cumulatieve effecten) is niet goed onderzocht. Daarmee komen de totale effecten van de toename van geluid en emissies van voertuigen op mens en natuur niet in beeld (zie paragraaf 2.1).

De Commissie is daarom van oordeel dat er in het MER nog milieu-informatie ontbreekt om een besluit te kunnen nemen over beide bestemmingsplannen. Naast de bovenstaande tekortkoming ontbreekt ook nog de volgende, essentiële informatie voor het besluit:

- Het feitelijk gebruik (huidige situatie) en de milieueffecten daarvan zijn niet als alternatief uitgewerkt[7] (zie paragraaf 2.2).
- De uitgangspunten van het baangebruik voor dezelfde activiteit zijn niet consistent weergegeven in de onderliggende rapporten. Ook is er een inconsistentie bij de geschetste geluidscontouren van het alternatief 'zone van rechtswege'. Berekende contouren en de vastgestelde geluidszone van rechtswege komen niet overeen (zie paragraaf 2.2).
- De geluidseffecten van het verkeer en de overige activiteiten binnen het plangebied zijn niet goed onderzocht. Ook is niet duidelijk of de motorcross wel of niet gedezoneerd is. Bovendien zijn er geen mitigerende of compenserende maatregelen onderzocht om de geluidshinder te beperken (zie paragraaf 2.3).
- Onvoldoende is onderzocht of bij het voornemen significante negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Er ontbreekt een goede onderbouwing in een toegesneden Voortoets (zie paragraaf 2.4).
- De effecten van het plan op het Natuurnetwerk Brabant komen onvoldoende in beeld. Dat geldt ook voor de effecten van het plan op de Groenblauwe Mantel (zie paragraaf 2.4)
- Onvoldoende is onderbouwd wat de mobiliteitstoename is en welke effecten dit heeft op de verkeersdrukte en -afwikkeling op de omliggende wegen. Ook zijn de verkeerseffecten van het alternatief 'zone van rechtswege' niet in beeld gebracht (zie paragraaf 2.5).
- Onvoldoende is onderbouwd wat de te verwachten (gemiddelde) luchtverontreiniging (NO_x-uitstoot) is van rallyauto's tijdens het racen en of met de juiste emissiefactoren is gerekend. Bovendien ontbreekt een analyse van mogelijke maatregelen ter beperking van het vrijkomen van fijnstof (zie paragraaf 2.6).

In het volgende hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en doet zij aanbevelingen om de milieu-informatie aan te vullen.

Waarom m.e.r. en advies door de Commissie?
Omdat het plan kaders stelt voor de uitbreiding van het crossen met gemotoriseerde voertuigen en wellicht effecten heeft op nabijgelegen Natura 2000-gebieden, moet een plan-MER worden gemaakt. De colleges van burgemeesters en wethouders van Valkenswaard en Bergeijk zijn de initiatiefnemers en de gemeenteraden zijn het bevoegd gezag voor het MER. Ook is

---

6 Ook de provincie Noord-Brabant geeft dit in haar zienswijze aan.

7 Diverse partijen (onder andere de gemeente Bergeijk) hebben in hun zienswijzen aangegeven dit een belangrijk uitgangspunt te vinden voor het MER.

er in de toekomst een wijziging nodig van de huidige milieuvergunning, waarvoor een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd[8]. De gemeenten hebben de Commissie gevraagd om het MER te toetsen.

2. Toelichting op de beoordeling

2.1 Algemeen

Verschillende versies MER
Het plan-MER is zowel opgesteld voor het bestemmingsplan van de gemeente van Valkenswaard als dat van de gemeente Bergeijk. Het bestemmingsplan van Valkenswaard legt het gebruik van het Eurocircuit juridisch en planologisch vast. Het bestemmingsplan van Bergeijk is voornamelijk voor het vastleggen van de geluidscontour afkomstig van het Eurocircuit. De Commissie merkt op dat het ter inzage gelegde MER afwijkt van het MER dat aan de Commissie is voorgelegd. De versie die de Commissie heeft beoordeeld, bevat wel een samenvatting en ook een paragraaf leemten in kennis.

Eurocircuit en studiegebied
In het MER zijn alleen de effecten meegenomen van het gebruik van de baan van de rallycrossvereniging en motorcrossvereniging door voertuigen met een verbrandingsmotor. In het MER wordt gesteld dat de andere verenigingen van ondergeschikt belang zijn voor de milieueffecten. De Commissie constateert dat ook mogelijke (onderhouds)activiteiten op het circuit[9], de activiteiten van de andere verenigingen en incidentele evenementen[10] effecten op het milieu en leefomgeving kunnen hebben, bijvoorbeeld voor het geluid (zoals omroepinstallatie en evenementen) en voor verkeer. Daarmee brengt het MER niet de gewenste duidelijkheid en volledigheid omtrent de milieueffecten die het zou moeten bieden. Daarnaast is in het MER niet aangegeven welke (geluid)hinder afkomstig is van het schietterrein (van het St. Martinusgilde), dat tegen het plangebied aanligt.
De Commissie merkt ook op dat het studiegebied in het MER niet goed is beschreven, met name voor verkeer en voor natuur.

De Commissie adviseert in aanvulling op het MER ook de effecten van de activiteiten van de andere verenigingen en van de incidentele evenementen in beeld te brengen. Beschrijf tevens het studiegebied voor verkeer en voor natuur.

VOORLOPIG

[8] Mogelijk is bij de uitbreiding van het gebruik van de rallycross baan (boven de acht uur per week) de provincie Noord-Brabant verantwoordelijk voor de benodigde omgevingsvergunning. Dit komt niet aan de orde in paragraaf 1.5 van het MER (pagina 9).

[9] In het bestemmingsplan wordt in artikel 6.5.1 lid b aangegeven dat crossactiviteiten met niet-verbrandingsmotoren uitgezonderd zijn van enkele voorwaarden, zoals het maximum van 8 uur per week. In het MER is geen onderbouwing gegeven waarom het crossen met niet-verbrandingsmotoren, bijvoorbeeld het elektrisch crossen, geen relevante geluidsbronnen zijn.

[10] In het ontwerpbestemmingsplan van gemeente Valkenswaard maakt artikel 6.6 sub d vier incidentele evenementen op de parkeerterrein mogelijk.

2.2 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Alternatieven
In het MER zijn naast de voorgenomen activiteit twee alternatieven uitgewerkt, namelijk het alternatief 'zone van rechtswege' (wat kan worden beschouwd als 'worst case'- alternatief) en het MMA (het 'elektrisch rijden'-alternatief). De Commissie merkt op dat de twee gekozen alternatieven als uitersten weliswaar een bandbreedte aangeven, maar dat beide alternatieven niet realistisch worden geacht. Het alternatief de 'zone van rechtswege', zorgt voor een 14 keer zo intensief gebruik van het rallycrossterrein ten opzichte van de referentiesituatie. Door deze intensivering zijn er zeer negatieve milieueffecten en dit kan strijdig zijn met de milieuvergunningen en mogelijk niet vergunbaar vanwege effecten op natuur. Daarmee kan dit alternatief als een niet realistisch alternatief worden beschouwd. Het meest milieuvriendelijke alternatief gaat uit van volledig elektrisch motorcrossen en rallycrossen. In het MER wordt aangegeven dat het volledig elektrisch crossen op dit moment nog niet realistisch wordt geacht. De Commissie deelt die mening[11].

De Commissie stelt dat het voor een goede besluitvorming van meerwaarde zou zijn om een ander alternatief toe te voegen, namelijk het feitelijk gebruik van het totale plangebied van de afgelopen tien jaar. Er is gekozen om dit Nul-alternatief niet uit te werken. Als reden daarvoor wordt aangegeven dat er onduidelijkheden en discussiepunten zijn over het feitelijk gebruik.

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat echter dat er (vanwege het nader definiëren van conserverend gebruik) een analyse is gemaakt van het feitelijk gebruik van de afgelopen tien jaar. Daarbij wordt tevens aangegeven dat schriftelijk aantoonbaar is welk gebruik heeft plaatsgevonden[12]. Bovendien wordt in het MER bij het onderdeel geluid gesteld dat het gebruik van de rallycrossbaan van de afgelopen tien jaar inzichtelijk is gemaakt. Dit is ook gesteld in het collegeverslag van 22 augustus 2017[13]. Deze uitgangspunten zijn gebruikt bij de geluidsberekeningen. De Commissie constateert hierin een tegenstrijdigheid.
De Commissie stelt dat het voor de kwaliteit van de besluitvorming van belang is een nauwkeurige beschrijving te maken van het feitelijk gebruik van de afgelopen jaren en deze te beoordelen op de milieueffecten. Dit is mede van belang omdat de gemeente Bergeijk tijdens en na het locatiebezoek heeft aangegeven het conserverend gebruik van de laatste jaren als uitgangspunt voor haar bestemmingsplan te beschouwen. Ook zorgt het voor duidelijkheid voor de omgeving wat de te verwachte toename is van de hinder ten opzichte van de huidige situatie. Het feitelijk gebruik kan waarschijnlijk gebaseerd worden op de informatie die aanwezig is bij zowel de rally- en motorcrossvereniging (die in het kader van de milieuvergunningen is geregistreerd).

---

[11] De Commissie stelt dat het goed is om een meest milieuvriendelijk alternatief te onderzoeken, maar merkt daarbij op dat wel gezocht dient te worden bij een MMA naar een realistisch alternatief.

[12] Ontwerpbestemmingsplan Eurocircuit, pagina 8 onder 1.1.4.2 '*Conserverend gebruik'*

[13] Op pagina 27 van het MER*; 'In bijlage 4 van het collegeverslag van 22 augustus 2017 is het gebruik van het rallycrossterrein van de afgelopen 10 jaar (van 2008 tot en met 2017) inzichtelijk gemaakt. Daaruit blijkt dat de afgelopen 10 jaar de rallycrossbaan circa 1.200 keer gebruikt is voor test- en trainingsdagen met verbrandingsmotoren. Dit komt neer op een gemiddeld gebruik van 120 keer per jaar'*

De Commissie merkt op dat indien de voorgenomen activiteit niet realiseerbaar wordt geacht, het aan te bevelen is om – naast de uitwerking van het 'feitelijk gebruik' alternatief – een ander voorkeursalternatief op te stellen voor een goede besluitvorming. Dit alternatief zou tussen het Nul-alternatief en de voorgenomen activiteit kunnen zitten.

Baangebruik voorgenomen activiteit
De Commissie constateert dat de berekeningen in achterliggende rapporten niet consistent zijn. Zo wordt in het rapport luchtkwaliteit gerekend met een ander baangebruik op een testdag dan in het akoestisch onderzoek. Dit geldt ook voor het baangebruik voor een trainingsdag van Supermoto-motoren en gekentekende voertuigen. Hierdoor worden milieueffecten mogelijk onder- of overschat.

Geluidscontour in het alternatief 'zone van rechtswege'
Bij het alternatief 'zone van rechtswege' worden de activiteiten van het rallycircuit dusdanig geïntensiveerd, dat de geluidscontouren overeenkomen met de geluidscontouren zoals vastgesteld door DGMR in 1985, die vervolgens zijn bekrachtigd op 1 juni 1993. De geluidscontouren van 50 dB(A) vormt de 'zone van rechtswege' en is als zodanig als alternatief uitgewerkt. Uit het MER blijkt echter dat de berekende geluidscontour van dit alternatief niet gelijk is aan de contour van de daadwerkelijke 'zone van rechtswege'. De fysieke ligging van de contour wijkt af. Dit zorgt ervoor dat er verschuiving plaatsvindt van de 50 dB(A) geluidshinder en andere woningen hoger met geluid belast kunnen worden. De ligging van de huidige zone is zodoende niet gelijk aan de bestaande zone van rechtswege. Het gebruik zal moeten worden aangepast, zodat overlap van de berekende zone één-op-één is met de vastgelegde contour van de 'zone van rechtswege'.

De Commissie adviseert om in aanvulling op het MER:
- Een Nul-alternatief uit te werken dat het feitelijk gebruik van het totale plangebied als uitgangspunt heeft.
- Te beschrijven per alternatief wat de gebruiksintensiteit per activiteit per dag is, zodat alle berekeningen dezelfde uitgangspunten hebben. Beargumenteer de keuze van de uitgangspunten voor het baangebruik. Pas waar nodig de resultaten van het geluids- en luchtonderzoek hierop aan.
- De intensiteit van het gebruik van het circuit zodanig aan te passen dat de geluidscontour van 50 dB(A) in het alternatief 'zone van rechtswege' gelijk komt te liggen met de bestaande 'zone van rechtswege' geluidscontour.

2.3 Geluid

Geluidseffecten en geluidszone
De voorgenomen activiteit en de twee alternatieven zorgen voor geluidseffecten. De Commissie constateert dat een aantal activiteiten in het plangebied nog niet zijn meegenomen bij het berekenen van de geluidseffecten. Dat geeft waarschijnlijk een onderschatting van de te verwachten geluidhinder.

In het MER zijn geen geluidseffecten meegenomen van de overige activiteiten in het plangebied. Tijdens het locatiebezoek van de Commissie werd duidelijk dat er ook geluidsoverlast

VOORLOPIG

kan worden ervaren van activiteiten die los staan van het rally- of motorcrosscircuit, maar die wel liggen in het plangebied. Een voorbeeld zijn de omroepinstallaties bij de andere verenigingen. Enkel de omroepinstallaties van de rally- en motorcross zijn meegenomen in de berekening van de geluidseffecten. Ook de effecten van de incidentele evenementen zijn niet weergegeven, terwijl dit mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan. Tenslotte is niet ingegaan op de geluidseffecten van de verkeersaantrekkende werking en van de parkeerplaatsen. Deze effecten moeten ook worden meegenomen in de cumulatieve beoordeling, zodat er duidelijkheid wordt gegeven over de totale te verwachten geluidshinder.

De geluidshinder van de rally- en motorcross moet worden getoetst aan de voorgestelde geluidszone, ook wedstrijden vallen onder de representatieve bedrijfssituatie[14,15]. Het MER maakt niet duidelijk of de motorcross is gedezoneerd en hoe de geluidseffecten van de motorcross zijn beoordeeld. De Commissie adviseert tevens om in het MER te verduidelijken wat de uitgangspunten zijn voor de gekozen geluidszone[16].

In paragraaf 2.2 van dit advies adviseert de Commissie dat een alternatief van het feitelijk gebruik dient te worden uitgewerkt, om zo voor de omgeving en de gemeente Bergeijk duidelijkheid te verschaffen. Ga daarbij in wat de toe- of afname is van het geluid, primair wat de verwachte verandering is in het aantal dagen dat de geluidsgrenswaarde van 50 d(B)A bij woningen wordt overschreden.

Mitigerende en compenserende maatregelen
In het MER ontbreekt een analyse hoe de geluidshinder kan worden verminderd. Er zijn geen mitigerende en/of compenserende maatregelen onderzocht zoals de aanleg van geluidswallen/-schermen of het nat maken (d.m.v. besproeiing) van het wegdek[17]. Om de effectiviteit van dergelijke maatregelen te kunnen inschatten is, ook een analyse nodig van de mitigerende en compenserende maatregelen die reeds zijn toegepast bij soortgelijke motor- en rallycrossterreinen.

VOORLOPIG

---

[14] Uitspraak Raad van State 200509908/1 (4 oktober 2006): https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?zoeken_veld=200509908%2F1&id=15145

[15] Zie ook de zienswijze van de Stichting Exploitatie Eurocircuit en de Nederlandse Rallycross Vereniging (rapport van Peutz d.d. 22 juni 2018)

[16] In het MER ontbreekt ook een argumentatie/analyse waarom de geluidszone verkleind kan worden en leidt tot de voorgestelde geluidszone. Het toevoegen van deze argumentatie vergroot de navolgbaarheid van het MER.

[17] In de zienswijze van Stichting Exploitatie Eurocircuit en de Nederlandse Rallycross Vereniging wordt in de bijgestuurde notitie Peutz ook aandacht besteed aan Best Beschikbare Technieken om de geluidsbelasting van het rallycircuit te verlagen.

De Commissie acht het essentieel voor de besluitvorming dat:

- Ook andere activiteiten in het plangebied dan die van de rally- en motorcross verenigingen onderzocht worden op geluidseffecten, alsmede de geluidseffecten van de verkeersaantrekkende werking en van de parkeerplaatsen.
- Verduidelijkt wordt hoe de geluidszone zich verhoudt tot de motorcrossactiviteiten. Laat zien hoe de geluidseffecten van de motorcross zijn beoordeeld.
- Er in het MER mitigerende en/of compenserende maatregelen voor geluid onderzocht worden.

2.4 Natuur en Water

Natuur en soorten

In het MER zijn de effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven beschreven op omliggende Natura 2000-gebieden, het Natuurnetwerk Nederland en de voorkomende soorten.

De Commissie constateert dat in het MER de verstoring door geluid niet verandert ten opzichte van de referentiesituatie, omdat de geluidsbelasting per dag gelijk blijft. De Commissie is van mening dat dit onvoldoende is onderbouwd. De totale geluidsbelasting neemt - zowel in de voorgenomen activiteit als in het alternatief 'zone van rechtswege' - wel toe door een toename in de frequentie van activiteiten en de daaraan gekoppelde geluidshinder. Dit zou kunnen leiden tot toenemende verstoring. Een goede onderbouwing ontbreekt waarom extra geluidhinder wel of niet tot verstoring van soorten leidt.

In de Natuurtoets - die als bijlage bij het MER ter beoordeling is voorgelegd - zijn de effecten van geluidshinder op de soorten onvoldoende beschreven en onderbouwd. Zo wordt verondersteld dat bij het alternatief 'zone van rechtswege' de toename van geluid een negatief effect veroorzaakt op het aantal broedparen terwijl er bij het alternatief Voorgenomen activiteit geen effecten worden verondersteld.
Niet duidelijk is welke soorten op welke locatie wel of niet verstoord worden en om welke aantallen het bij benadering gaat. Ook is niet aangegeven in welke gebieden de jaarrond beschermde nesten zitten. Tevens is bij de bepaling van de effecten op vogels in het Natura 2000-gebied Leenderbos en Groote Heide & De Plateaux, geen veldonderzoek gedaan en/of gebruik gemaakt van gepubliceerde gebiedsspecifieke studies of beschikbare gegevens. Dit terwijl een 42 dB geluidscontour ruwweg een indicatie geeft van het studiegebied, die zowel bij de Voorgenomen activiteit als bij het alternatief 'zone van rechtswege' over het Natura 2000-gebied valt. Ook is niet onderbouwd of de 42 dB-contour representatief is om effecten van geluid binnen het studiegebied vast te stellen.

Er is daarom een nadere onderbouwing nodig of al dan niet significante negatieve effecten op het Natura 2000-gebied optreden. Er zal meer specifiek moeten worden ingegaan op de concrete (gecumuleerde) geluidsbelasting (met de frequentie en pieken daarin), wat vervolgens zal moeten worden afgezet tegen zo concreet mogelijk dichtheden van verstoringsgevoelige soorten (inclusief soorten waarvoor instandhoudingsdoelen gelden).

WORKTOPIC

De effecten op Natura 2000-gebieden dienen in een duidelijk herkenbare Voortoets onderzocht te worden of al of niet significante negatieve effecten op instandhoudingsdoelen kunnen worden uitgesloten. In het geval dat dit niet kan worden uitgesloten, zal in een nadere Passende beoordeling onderbouwd moeten worden of daadwerkelijk negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Indien dat niet het geval is zal een ADC-toets[18] moeten worden doorlopen.

De Commissie merkt op dat de stikstofdepositie bij de voorgenomen activiteit onder de drempelwaarde van 0,05 mol/ha.jaar blijft in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Omdat onder de 0,05 mol/ha.jaar effecten van stikstof kunnen worden uitgesloten, mag de score op de aspecten verzuring en vermesting door N-depositie als neutraal worden beoordeeld.

Natuurnetwerk Brabant en de Groenblauwe Mantel
In de Natuurtoets wijkt het plangebied af van dat zoals beschreven in het MER. In de Natuurtoets wordt uitgegaan van enkel het rally- en motorcrosscircuit, terwijl het plangebied (conform het bestemmingsplan) veel ruimer is. De effecten op het Natuurnetwerk Brabant (NNB) zijn niet goed in beeld zijn gebracht. Binnen het plangebied liggen gronden van het NNB, en niet zoals de Natuurtoets stelt buiten het plangebied. Het is bijvoorbeeld aannemelijk dat niet enkel sprake is van externe werking en dat er ook nog effecten zijn van andere activiteiten en voornemens dan van het rally- en motorcrosscircuit. Conform de provinciale Verordening ruimte moeten negatieve effecten op het NNB worden beperkt, en als er negatieve effecten blijven bestaan, moeten deze worden gecompenseerd. Ook is in de Natuurtoets niet ingegaan welke effecten het plan heeft op de Groenblauwe Mantel, die deels ligt in het plangebied.

De Commissie acht het essentieel voor de besluitvorming dat:
- Een nadere onderbouwing plaatsvindt waarom de toename van frequentie van geluidhinder geen effect heeft op de soorten.
- Beter inzichtelijk wordt gemaakt wat de effecten zijn van de toename van geluidshinder op de vogels in het Natura 2000-gebied Leenderbos en Groote Heide & De Plateaux, alsook op de vogels binnen Natuurnetwerk Brabant.
- De effecten van het plan op het Natuurnetwerk Brabant inzichtelijk worden gemaakt. Ga indien er negatieve effecten zijn na welke maatregelen genomen kunnen worden om negatieve effecten te beperken of voorkomen en hoe negatieve effecten kunnen worden gecompenseerd.
- De effecten van het plan op de Groenblauwe Mantel inzichtelijk worden gemaakt. Geef aan hoe negatieve effecten kunnen worden voorkomen of beperkt.

Water en bodem
In het MER zijn de effecten op het grond- en oppervlaktewater en de bodem beoordeeld. Voor het grondwater wordt bij de voorgenomen activiteit - alsook bij het alternatief 'zone van rechtswege' - ingeschat dat er een lichte verslechtering optreedt. Achtergrond is dat de toename van crossbewegingen leidt tot een hoger risico op het weglekken van vloeistoffen naar de bodem.

[18] ADC staat voor: Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compenserende maatregelen.

VOORLOPIG

De Commissie constateert dat in het MER geen maatregelen zijn beschreven om de effecten van het mogelijke weglekken van vloeistof te verminderen. Ook is geen concrete risicoanalyse gemaakt voor het weglekken van vloeistoffen, zoals bij botsingen en beschadigingen van radiatoren.

- De Commissie adviseert deze risico's beter in beeld te brengen en in de toekomst incidenten nauwkeurig te monitoren.

2.5 Verkeer

Verkeersbewegingen en parkeerlocaties
Het MER stelt dat er door het voornemen slechts een marginale toename is van het aantal verkeersbewegingen en dat dit geen invloed heeft op de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen. De Commissie is van mening dat dit in het MER nog onvoldoende is aangetoond, en dat daarmee nog onvoldoende duidelijk is welke milieueffecten er zijn. Onder andere is niet duidelijk wat het verschil is tussen de huidige en de toekomstige evenementen in het voornemen en tot welke toename van het verkeer dit zal leiden. Er wordt in het MER geen informatie gegeven wat de directe ontsluitingswegen zijn[19], welke capaciteit deze wegen hebben en wat deze wegen qua verkeer op de drukste uren kunnen verwerken. Bovendien zijn er methodische onjuistheden. In het MER zijn de capaciteiten per etmaal aangegeven terwijl het juist gaat om de capaciteiten per (spits)uur. Tenslotte is niet onderzocht wat de kwaliteit van de afwikkeling in I/C-waarden (verhouding tussen intensiteit en capaciteit op een wegvak) is, terwijl dit als toetsingskader in het MER wordt gebruikt. In deze beoordeling dient al het verkeer (Eurocircuit plus overig verkeer) te worden meegenomen.

Daarnaast mist de Commissie een beschouwing over de cumulatie van verkeer van evenementen en andere activiteiten. Dus niet alleen van de motor- en rallycross maar ook van de overige functies in en nabij het plangebied. Dit kan - zeker als evenementen op eenzelfde datum vallen - van (grote) invloed zijn op het aantal verkeersbewegingen en daarmee de verkeersafwikkeling.

Omtrent de parkeerlocaties maakt het MER duidelijk dat locaties P2 en P3 vervallen door de aanleg van de Westparallel (N69). De Commissie merkt op dat hiermee 3.000 parkeerplekken wegvallen. Aangegeven wordt dat er echter nog voldoende parkeercapaciteit resteert om de parkeerbehoefte tijdens evenementen op te vangen. Een nadere verduidelijking is nodig waarom in het verleden deze parkeerplekken wel nodig waren en hoe in de toekomst in de parkeerbehoefte per alternatief wordt voorzien.
Bij evenementen zal gebruik worden gemaakt van bewegwijzering en verkeerregelaars. De Commissie is van mening dat deze maatregelen waarschijnlijk onvoldoende adequaat zijn en onzekerheden met zich meebrengen voor bereikbaarheid en verkeersafwikkeling. Zij adviseert om in het MER de (on)mogelijkheden voor structurele oplossingen te schetsen.

[19] In een later toegestuurde notitie wordt aangegeven wat na aanleg van de N69 de verwachte de ontsluitingsroute is. Onduidelijk blijft wat de verkeersbelasting zal zijn op deze wegen.

VOORLOPIG

Verkeersveiligheid
Er is geen aandacht besteed aan de effecten op de verkeersveiligheid. De Commissie geeft in overweging bij de verdere besluitvorming aandacht te schenken om de verkeersveiligheid in het gebied te verbeteren.

Alternatief 'zone van rechtswege'
In het MER staat dat nog aanvullende berekeningen moeten worden uitgevoerd om de effecten van het alternatief 'zone van rechtswege' op de verkeerssituatie in beeld te brengen. Bij de beoordeling wordt de score neutraal toegekend, terwijl dit niet is onderzocht. De Commissie acht het essentieel dat deze berekeningen en de analyse daarvan nog worden uitgevoerd en toegevoegd aan het MER.

De Commissie adviseert om in aanvulling op het MER:
- Beter te onderbouwen wat de toename van verkeersbewegingen is en welke effecten dit heeft op de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen. Ga daarbij in op de directe ontsluitingswegen en de drukte op spitsuren (aankomst- en vertrekuren). Betrek daarbij ook de evenementen en de cumulatieve effecten van alle activiteiten in het plangebied.
- De verkeerseffecten en de parkeereffecten van alternatief 'zone van rechtswege' in beeld te brengen.

2.6 Luchtkwaliteit

In het onderzoek luchtkwaliteit worden de voorgenomen activiteit en de alternatieven beoordeeld op emissies van stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (PM_{10}) en zeer fijnstof ($PM_{2,5}$). De Commissie is van mening dat nadere onderbouwing nodig is waarom voor de emissiekengetallen NO_x is gerekend met de zogenaamde emissiefactoren 'stedelijk verkeer' (stedelijke condities normaal). Zij verwacht dat deze emissiefactoren niet passen bij de feitelijke NO_x-uitstoot van racende rallyauto's. Ook mist bij de beoordeling van de luchtkwaliteit een analyse van de effecten van de verkeersaantrekkende werking. Hierdoor wordt mogelijk de luchtverontreiniging die samenhangt met het circuit onderschat. Tenslotte ontbreekt in het MER een analyse van (de effectiviteit van) compenserende en mitigerende maatregelen om het vrijkomen van fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) te verminderen.

De Commissie adviseert om in aanvulling op het MER:
- Nader te onderbouwen welke stikstofoxiden uitstoot voor rallyauto's te verwachten is bij het racen over het circuit, en of dit aansluit bij de gebruikte emissiekengetallen.
- De verkeersaantrekkende werking in de beoordeling van de effecten op luchtkwaliteit mee te nemen.
- Een analyse uit te voeren van mogelijke compenserende en mitigerende maatregelen om het vrijkomen van fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) te verminderen.

VOORLOPIG

2.7 Landschap

In het MER is geen analyse gemaakt van de effecten op het landschap. De Commissie vindt dit niet noodzakelijk als er geen uitbreiding van bebouwing of ander ruimtebeslag in het plangebied aan de orde is. Indien het bestemmingsplan wel ruimtebeslag mogelijk maakt dan zal moeten worden getoetst wat de effecten daarvan zijn op het landschap[20]. De Commissie heeft in dit verband in haar advies ook aandacht gevraagd voor mitigerende of compenserende maatregelen om de geluidbelasting van het circuit terug te dringen. Een voorbeeld kan zijn het plaatsen van geluidswallen/-schermen, wat invloed heeft op het landschap.

- De Commissie adviseert om - voor de maatregelen die naar verwachting landschappelijke effecten hebben - de effecten op het landschap te beschrijven.

2.8 Klimaat

De Commissie constateert dat Nederland zich heeft gecommitteerd aan een vergaande vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de komende decennia, wat gevolgen heeft voor alle gemeenten. In het MER is niet aangegeven welke rol dit plangebied heeft in realiseren van de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. De voorgenomen activiteit zorgt immers voor een toename aan broeikasgassen en het gebruik van fossiele brandstoffen.

- De Commissie adviseert om nader te beschrijven wat eventuele kansen en bedreigingen zijn voor het Eurocircuit en het plangebied, en een analyse te maken wat mogelijke oplossingsrichtingen zijn om de uitstoot van broeikasgassen in het gebied te verminderen.

VOORLOPIG

[20] De Provincie Noord-Brabant geeft in haar zienswijze aan dat er ten opzichte van het eerdere bestemmingsplan uit 1977 een uitbreiding van ruimtelijke bebouwing zou blijken.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de Commissie en over haar werkwijze vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
Ir. Tanja Bremer
Dr. Henk Everts
Ing. Ben Peters
Ir. Harry Webers (voorzitter)
Tom Ludwig MA. (secretaris)

Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan Eurocircuit Valkenswaard en bestemmingsplan Eurocircuit Bergeijk

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D43, 'wijziging of uitbreiding van permanente racebanen voor gemotoriseerde voertuigen'.

Bevoegd gezag besluiten

De gemeenteraden van de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk.

Initiatiefnemer besluiten

Colleges van burgemeesters en wethouders van de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk.

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die de gemeente Valkenswaard heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

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

VOORLOPIG

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

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