

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Eurocircuit Valkenswaard

samen onze omgeving creëren

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Eurocircuit Valkenswaard

Opdrachtgever : Gemeente Valkenswaard
Projectnummer : 20170640
Status rapport / versie nr. : Definitief 01
Datum : 18 januari 2018
Opgesteld door : ing. J. Sips
Gecontroleerd door : mr. ir. H. Wenting
Voor akkoord : drs. ing. M.G.A. van den Brink

Paraaf : 

Versie nr.	Datum	Omschrijving	Opgesteld door	Gecontroleerd door
C01	15-01-2018	NRD Eurocircuit	HW/JS	MB
D01	18-01-2018	Opmerkingen gemeente Valkenswaard verwerkt	HW/JS	MB



INHOUD	blz.
1 INLEIDING	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Waarom een m.e.r. doorlopen	3
1.3 Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau	3
1.4 Bevoegd gezag	4
2 RELEVANT BELEID EN RELEVANTE NOTITIES EN AFSPRAKEN	5
2.1 Beleid	5
2.2 Notities en afspraken	6
3 EUROCIRCUIT EN OMGEVING	8
3.1 Situering Eurocircuit	8
3.2 Studiegebied	8
3.3 Activiteiten Eurocircuit	8
4 TE ONDERZOEKEN SITUATIES	10
4.1 Referentiesituatie	10
4.2 Alternatieve situaties	10
5 BEOORDELINGSCRITERIA	12
5.1 Beoordelingsthema's	12
5.2 Wijze van beoordelen	12
6 PROCEDURES EN BESLUITVORMING	14

Bijlagen:

- 1 Raadsopdracht Eurocircuit d.d. 25 april 2013
- 2 Collegebesluit d.d. 23 mei 2017 gebruiksprogramma
- 3 Collegebesluit d.d. 16 augustus 2017 planologische verankering

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het Eurocircuit heeft een lange geschiedenis. In 1971 werd het circuit geopend en was destijds het eerste speciaal voor de autosport rallycross gebouwde circuit ter wereld. In de loop der jaren is een situatie ontstaan waarbij het feitelijk gebruik van de planlocatie en hetgeen planologisch is vastgelegd, dan wel toegestaan niet meer met elkaar in overeenstemming zijn. Ook sluit hetgeen planologisch is toegestaan niet aan op de vigerende milieuvergunningen voor de planlocatie.

De ligging van de planlocatie is hieronder in figuur 1 weergegeven:



Figuur 1: Ligging planlocatie – bron PDOK luchtfoto

Het gebruik van het Eurocircuit is juridisch-planologisch vastgelegd in een uitbreidingsplan in hoofdzaken uit 1964 en het bestemmingsplan 'Buitengebied 1977'. Dit bestemmingsplan stamt uit 1977 en daarin zijn geen restricties opgenomen over het aantal gebruiksuren van het circuit. Bovendien is er geen onderscheid gemaakt in terreingebruik. Overal worden de aangegeven sporten en activiteiten op dit moment toegestaan.

Het planologisch regelen van het (gewenste) gebruik van het Eurocircuit met aanvaardbare kaders kent een lange voorgeschiedenis die nog niet is afgerond. Hierdoor is voor de gemeente Valkenswaard, alle belanghebbenden van het Eurocircuit, de omwonenden en omliggende bestemmingen (zoals het vakantiepark Kempervennen) en de aangrenzende gemeente Bergeijk sprake van een onduidelijke situatie. De gemeente Valkenswaard heeft besloten om een einde te maken aan deze onduidelijkheid en een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit op te stellen.

Op 23 mei 2017 heeft de gemeenteraad van de gemeente 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, die als leidraad dient bij verdere planvorming en vergunningverlening. Aanvullend op dit gebruiksprogramma is op 16 augustus 2017 door het college een besluit genomen met betrekking tot de planologische verankering van het Eurocircuit.

Vanwege de omvang van de activiteiten in het plangebied en de (mogelijke) gevolgen hiervan op de omgeving, is het op grond van de Wet milieubeheer wettelijk verplicht om een milieueffectrapportage gekoppeld aan de besluitvorming uit te voeren.

1.2 Waarom een m.e.r. doorlopen

Ter verduidelijk van deze notitie allereerst een tweetal afkortingen die veelvuldig gebruikt zullen worden. MER is het milieueffectrapport (het product) en m.e.r. is de milieueffectrapportage (het proces).

In het Besluit milieueffectrapportage zijn in bijlage 1 onderdeel D activiteiten, plannen en besluiten opgenomen, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de Wet milieubeheer van toepassing is. Voor de planlocatie is de activiteit D43 relevant. Het betreft de activiteit "De aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen" voor de gevallen:

- 1 een openstelling van acht uren of meer per week of;
- 2 een oppervlakte van 5 hectare of meer.

Voor de planlocatie is op basis van bestaand feitelijk gebruik voor de inrichting van de rallycross sprake van een openstelling van gemiddeld meer dan acht uur per week. Voor het planologisch regelen van het Eurocircuit dient dan ook een plan-m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Voor de inrichting van de motorcross geldt een openstelling die net onder de drempelwaarde van 8 uur of meer per week valt. Omdat hiervoor niet valt uit te sluiten dat sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, wordt ook de inrichting van de motorcross meegenomen in de plan-m.e.r.-procedure.

1.3 Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is bedoeld om betrokken bestuursorganen en belanghebbenden te informeren over de reikwijdte en het detailniveau van de op te stellen plan-MER. Daarnaast heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau tot doel de betrokken wettelijke overlegpartners te raadplegen over de reikwijdte en het detailniveau van de op te stellen plan-MER.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft de afbakening, het detailniveau en de methode van aanpak voor het MER. Hierbij wordt duidelijkheid geboden voor de volgende aspecten:

- *Referentiesituatie en alternatieven*: welk gebied en welke activiteiten worden beschouwd?
- *Beoordelingskader*: wat zijn de te onderzoeken milieuthema's en aspecten?
- *Toetsingscriteria*: op welke wijze worden de milieueffecten beoordeeld?

De notitie ligt gedurende een periode van zes weken voor eenieder ter inzage, waarbij de mogelijkheid wordt geboden om een zienswijze in te dienen. Het bevoegd gezag neemt uiteindelijk een besluit over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, waarmee de reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER zijn bepaald.

Om de activiteiten van het gebruiksprogramma mogelijk te maken zijn, behalve een nieuw bestemmingsplan, mogelijk ook verschillende vergunningen nodig zoals bijvoorbeeld een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu. Voor deze vergunningen kan mogelijk ook een m.e.r.-beoordeling nodig zijn. Deze vergunningen maken geen onderdeel uit van deze notitie. De gemeente Valkenswaard heeft de keuze gemaakt om alleen voor het op te stellen bestemmingsplan een plan-milieu-effectrapportage (plan-MER) uit te voeren.

1.4 Bevoegd gezag

Het Eurocircuit bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Valkenswaard. De gemeenteraad van Valkenswaard is dan ook bevoegd gezag als het gaat om de besluitvorming met betrekking tot het plan-MER. Aangezien in het nieuwe bestemmingsplan voor het Eurocircuit een nieuwe geluidzone wordt opgenomen die ook over het grondgebied van de gemeente Bergeijk komt te liggen, is de gemeenteraad van Bergeijk ook bevoegd gezag. De gemeenten Valkenswaard en Bergeijk worden beiden actief betrokken bij het opstellen van het plan-MER.

2 RELEVANT BELEID EN RELEVANTE NOTITIES EN AFSPRAKEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste relevante ruimtelijke beleidskaders voor het Eurocircuit weergegeven.

2.1 Beleid

2.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna: SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Rijk zet in de SVIR uiteen welke nationale belangen het heeft in het ruimtelijke en mobiliteitsdomein en welke instrumenten hiervoor worden ingezet. In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In de SVIR staat eveneens beschreven dat bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten moeten worden afgewogen. Door een MER op te stellen worden de milieueffecten van het voorgenomen plan in de afweging van het bestemmingsplan genomen.

2.1.2 *Structuurvisie ruimtelijke ordening*

In de Structuurvisie ruimtelijke ordening (2010) geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040. De provincie Noord-Brabant is een dynamische provincie. Deze dynamiek gaat gepaard met forse verandering in de Brabantse ruimte, zowel in het stedelijk als in het landelijk gebied. De zorg voor een groene leefomgeving is belangrijk voor een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat. Dynamiek en karakteristiek moeten goed op elkaar worden afgestemd: de belangrijkste opgave voor Noord-Brabant is om stad en land, het mozaïek van Brabant, op een duurzame wijze te ontwikkelen. Stad en land hebben elkaar nodig en versterken elkaar. Het landelijk gebied van de provincie en dus ook dat van Valkenswaard, is onderhevig aan twee ontwikkelingen. De eerste betreft de ontwikkeling van een gebiedseconomie met een verdergaande menging van functies en verbreding van agrarische activiteiten met streekproducten, zorgverblijven, recreatief verblijf en landschapsbeheer. Een tweede ontwikkelingsrichting is een toenemende specialisatie met schaalvergroting van de landbouw, onder andere bij intensieve veehouderij. De opgave is om de ontwikkelingen in het landelijke gebied zodanig vorm te geven dat er sprake is van een duurzaam en vitaal platteland.

Op de visiekaart van de Structuurvisie is het Eurocircuit aangewezen als een 'Robuust water- en natuursysteem'. Voor deze gebieden geldt dat door middel van een samenhangende aanpak in water en natuur de landschappelijke en recreatieve kwaliteit in Noord-Brabant wordt versterkt.

2.1.3 *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 Eurocircuit 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'.

2.1.4 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 Eurocircuit 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).

2.2 Notities en afspraken

2.2.1 Raadsopdracht Eurocircuit

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 een aantal aandachtspunten in acht te nemen. De raadsopdracht is in bijlage 1 opgenomen.

2.2.2 Gebruiksprogramma Eurocircuit

Het gebruiksprogramma zoals vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Valkenswaard op 23 mei 2017 en bevestigd op 16 augustus 2017 (zie bijlage 2 en 3). Het gebruiksprogramma is een opsomming van eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden die als leidraad dient bij verdere planvorming en vergunningverlening. Deze lijst is niet alles omvattend, maar bestaat uit onderwerpen, waar uit de (recente) voorgeschiedenis van het Eurocircuit is gebleken dat nadrukkelijke visie van de gemeente gewenst is.

Gebruiksprogramma:

- *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 uur ieder afzonderlijk geldt: de rallycrossbaan en de motorcrossbaan.

- *Gebruikstijden:* In overleg met gebruikers en omwonenden bepalen van tijdvak of tijdvakken per week van 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.
- *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.
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.

3 EUROCIRCUIT EN OMGEVING

3.1 Situering Eurocircuit

Het Eurocircuit is gelegen aan de westzijde van de gemeente Valkenswaard, grenzend aan de gemeente Bergeijk.

Het Eurogebied wordt globaal begrensd door:

- Noordzijde: de doorgaande Monseigneur Smetsstraat;
- Oostzijde: verschillende agrarische percelen;
- Zuidzijde: Victoriedijk en achterliggend bosgebied;
- Westzijde: Kempervennendreef en het daar aanliggende indoor skicentrum en recreatie/vakantiepark.

3.2 Studiegebied

Het studiegebied betreft de direct omgeving van het Eurocircuit. Hieronder vallen ook de gronden van de gemeente Bergeijk.

Het Eurocircuit is gelegen in de nabijheid van verschillende kernen, waarvan Valkenswaard, Dommelen en Westerhoven het meest nabij gelegen zijn. Aan de zuidwestzijde van de kern Valkenswaard is het voornemen om een woningbouwlocatie voor ongeveer 300 woningen te realiseren. Deze woningen zijn juridisch-planologisch mogelijk gemaakt middels het bestemmingsplan 'Lage Heide wonen' en deels in verkoop en deels in aanbouw.

Naast de bestaande woongebieden is ten zuidwesten van het Eurocircuit het recreatiepark De Kempervennen gelegen. Een globale ligging van het studiegebied is weergegeven in figuur 2 (zie paragraaf 4.2.2).

3.3 Activiteiten Eurocircuit

De gronden van het Eurocircuit zijn in eigendom van de gemeente Valkenswaard. De gemeente verhuurt deze gronden aan de gebruikers van het Eurocircuit.

Op dit moment situatie zijn verschillende actieve verenigingen die gebruik maken van het Eurocircuit, te weten:

- Nederlandse Rallycrossvereniging;
- Motorsport Stichting Valkenswaard;
- Toer- en Wielclub De Kempen;
- Fietscrossclub Lion d'Or;
- Politiehondenvereniging De Verdediger.

Daarnaast maakt het nieuwe bestemmingsplan voor het Eurocircuit ook outdoor activiteiten mogelijk.

De Nederlandse Rallycrossvereniging en de Motorsport Stichting Valkenswaard zijn voor wat betreft de m.e.r. het meest relevant, omdat voor deze verenigingen sprake is van mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De overige verenigingen zijn van ondergeschikt belang en worden om die reden niet meegenomen in de verdere procedure.

Hierna is een omschrijving van de aard van de activiteiten opgenomen van zowel de Nederlandse Rallycrossvereniging als de Motorsport Stichting Valkenswaard.

Nederlandse Rallycrossvereniging (NRV)

De NRV is samen met de Motorsport Stichting Valkenswaard gebruiker van het eerste uur. Op het terrein van de NRV is een ruim 1.000 m lang en minimaal 10 m 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, waaronder de wedstrijdstoren, een kantoor, een hefbrug/weegbrug, het medisch centrum, het perscentrum, de wasplaats, douches en toiletten en een kantine aanwezig. Volgens de huidige milieuvergunning is het niet toegestaan om na 20:00 uur met 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 (tot een maximum van 7 uur, 59 minuten en 59 seconden) worden gebruikt voor rallycrossactiviteiten.

Motorsport Stichting Valkenswaard (MSV)

Op het terrein van de MSV is motorparcours, met springbulten, aanwezig met een lengte van ongeveer 2 kilometer en een minimale breedte van 8 meter. Dit parcours is volledig onverhard. Voor het overige zijn er op het terrein van de MSV verschillende faciliteiten aanwezig, waaronder een keuringsruimte, een omroeptoren, een jurygebouw, een loopbrug, kassa en toiletten. Net als op het terrein van de NRV is het bij de MSV, volgens de huidige milieuvergunning, ook niet toegestaan om na 20:00 uur met motoren op het parcours te rijden. Daarnaast mag ook dit terrein, met uitzondering van 3 weekenden per jaar (voor wedstrijden of voorbereidingen daarop), tot maximaal 8 uur per week (tot een maximum van 7 uur, 59 minuten en 59 seconden) worden gebruikt voor motorcrossactiviteiten.

4 TE ONDERZOEKEN SITUATIES

4.1 Referentiesituatie

Op het Eurocircuit zijn twee milieuvergunningplichtige inrichtingen aanwezig; te weten een rallycrossbaan en de motorcrossbaan. De referentiesituatie ('nul'-situatie) betreft de vergunde situatie op basis van deze milieuvergunningen (oprichtingsvergunning). De beide milieuvergunningen dateren van september 1993. Tevens is voor de rallycross in 1999 een veranderingsvergunning Wet milieubeheer verleend. In de Wm-vergunning uit 1993 zijn geen geluidvoorschriften opgenomen die de geluidniveaus ter hoogte van woningen limiteren tijdens circuitgebruik in de dagperiode.

In de beide milieuvergunningen is aangegeven dat het gebruik per inrichting is toegestaan voor minder dan 8 uur per week, met uitzondering van 3 weekeinden (voor wedstrijden) per inrichting per jaar. Dit wordt in het MER als referentiesituatie aangehouden.

Op het Eurocircuit vindt naast rally- en motorcross ook andere recreatieve activiteiten plaats (zie paragraaf 3.3).

4.2 Alternatieve situaties

Voorgesteld wordt om een drietal alternatieven af te wegen:

1. Het gebruik op basis van het feitelijk gebruik van de afgelopen 10 jaar.
2. Het gebruik van het terrein op basis van de mogelijkheden binnen de zone van rechtswege.
3. Het meest milieuvriendelijke alternatief.

4.2.1 Feitelijk gebruik

In het kader van het verkrijgen van inzicht in het feitelijk gebruik is door de Stichting Exploitatie Eurocircuit het gebruik van het rallycrosssterrein in de afgelopen 10 jaar inzichtelijk gemaakt. Daarbij baseren we ons op de bijlage 4 behorende bij het collegebesluit van 16 augustus 2017, met kenmerk 271082/271108. Het wensenpakket dat hierbij is aangegeven, maakt geen onderdeel uit van het feitelijk gebruik.

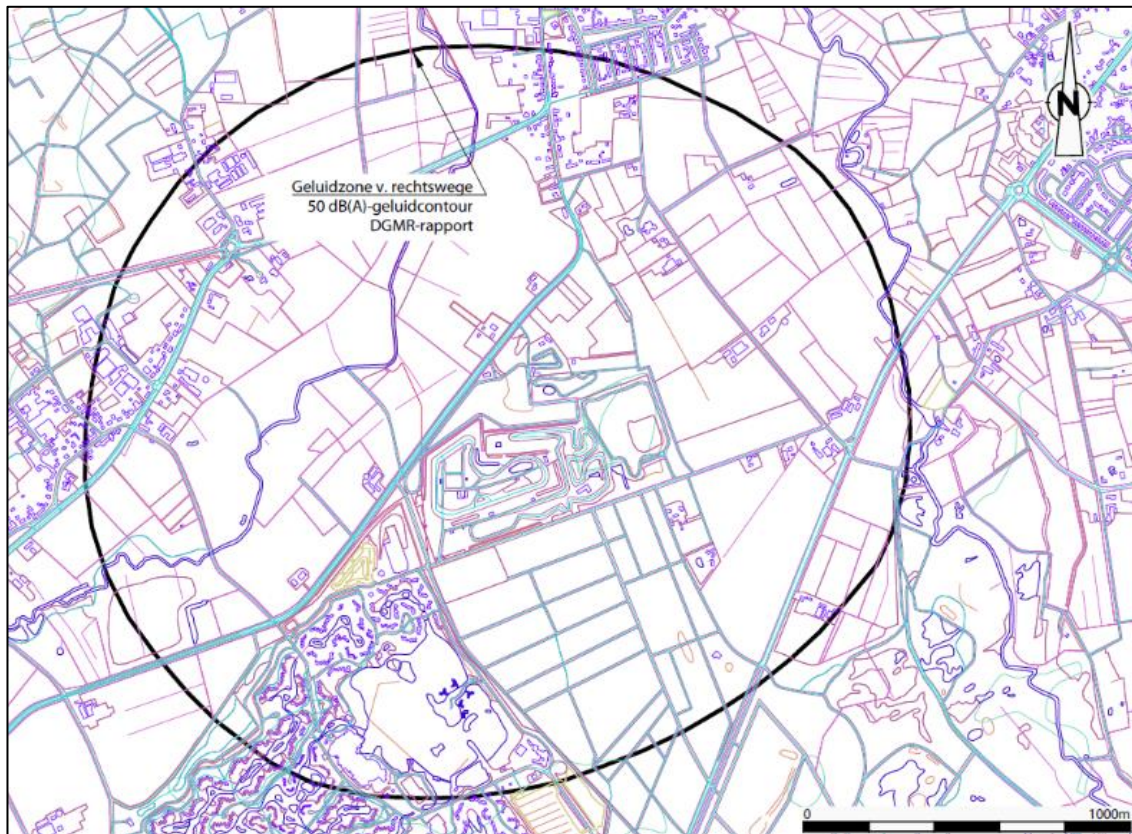
Voor het motorcrosssterrein is geen overzicht van de activiteiten van de laatste jaren beschikbaar. Dit dient nog in kaart te worden gebracht. Er wordt vanuit gegaan dat de gemeente dit aanlevert.

4.2.2 Zone van rechtswege

Het gebruik van het Eurocircuit is juridisch-planologisch vastgelegd in een uitbreidingsplan in hoofdzaken uit 1964 en het bestemmingsplan 'Buitengebied 1977'. Dit bestemmingsplan stamt uit 1977 en daarin zijn geen restricties opgenomen over het aantal gebruiksuren van het circuit. Bovendien is er geen onderscheid gemaakt in terreingebruik. Overal worden de aangegeven sporten en activiteiten op dit moment toegestaan.

Op 1 juli 1993 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Omdat het vigerende bestemmingsplan 'grote lawaaimakers' ter plaatse van het Eurocircuit niet expliciet uitsloot, was (en is) er formeel sprake van een gezoneerd industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder. Daardoor is op 1 juli 1993 van rechtswege een geluidszonering ontstaan, die gebaseerd is op het op die datum bestaande gebruik van beide inrichtingen samen (zie figuur 2).

Door het DGMR is in 1985 onderzoek gedaan naar de 50 dB(A)-geluidcontouren. Deze contouren worden beschouwd als de zone van rechtswege. De volgende figuur geeft de door DGMR berekende 50 dB(A)-contour weer.



Figuur 2: Berekende 50 dB(A)-contour door DGMR (1985).

Hoewel de feitelijke geluidszone een (veel) kleinere omvang heeft dan de geluidzone van rechtswege wordt in dit scenario voorgesteld om de activiteiten en de intensiteiten zodanig toe te laten nemen dat de totale geluidzone van rechtswege wordt opgevuld, maar niet wordt overschreden. In deze variant wordt de ruimte voor ontwikkelingen (binnen de zone van rechtswege) onderzocht. Er wordt uitgegaan van een maximale contour inclusief verbrandingsmotoren.

4.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Voor dit scenario wordt uitgegaan dat op het Eurocircuit geen gebruik meer wordt gemaakt van crossvoertuigen die voorzien zijn van verbrandingsmotoren, maar enkel elektrisch worden aangedreven.

5 BEOORDELINGSCRITEIA

5.1 Beoordelingsthema's

In het plan-m.e.r. Eurocircuit worden verschillende milieuaspecten inzichtelijk gemaakt voor diverse thema's. In de volgende tabel zijn de relevante milieuaspecten voor de verdere procedure uiteengezet.

Thema	Milieuaspect	Beoordelingscriterium
Woon- en leefklimaat	Geluidhinder	Gevolgen van de geluidbelasting op de omgeving (omwonenden en vakantiewoningen De Kempervennen)
		Gevolgen van de geluidbelasting vanwege verkeersaantrekkende werking (gebruikers en bezoekers)
	Luchtkwaliteit	Invloed op luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO ₂) en fijnstof (PM ₁₀ en PM _{2,5})
	Externe veiligheid	Invloed op het groepsrisico van omliggende risicobronnen
	Geurhinder	Gevolgen van de geurhinder op de omgeving
Mobiliteit	Stofhinder	Gevolgen van de stofhinder op de omgeving
	Verkeer	Gevolgen voor de verkeersaantrekkende werking en verkeersafwikkeling (gebruikers en bezoekers)
	Parkeren	Invloed op parkeerbalans
Natuur	Soortenbescherming	Invloed op de beschermde flora en fauna
	Gebiedsbescherming	Invloed op het Nationaal Natuurnetwerk (NNN)
		Invloed op Natura 2000-gebieden
Water	Waterkwaliteit	Invloed op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater
	Oppervlaktewater	Invloed op het waterpeil
	Geohydrologie	Invloed op de mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen
Bodem	Bodemkwaliteit	Invloed op de bodemkwaliteit
	Aardkundige waarden	Invloed op de aardkundige waarden (monumenten)
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologische waarden	Aantasting van gebieden met enige archeologische verwachtingswaarde
	Cultuurhistorische waarden	Aantasting van waardevolle cultuurhistorische elementen, lijnen, gebieden of gebouwen

Waar mogelijk worden de effecten kwantitatief inzichtelijk gemaakt. Dit kan bijvoorbeeld door het berekenen van de effecten middels rekenmodellen. In het geval de kwantitatieve benadering niet mogelijk is worden de effecten kwalitatief beschreven.

5.2 Wijze van beoordelen

De effecten van de drie alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden beschreven en beoordeeld. Daarbij worden niet alleen de negatieve effecten inzichtelijk gemaakt, maar ook de positieve effecten worden beschreven. Naast de effectbeschrijving wordt ook nagegaan of de effecten van tijdelijke of permanente aard zijn of deze omkeerbaar zijn.

Per aspect worden bij de plan-m.e.r. de effecten beoordeeld op basis van de volgende beoordelingsschaal:

Kwaliteit	Omschrijving
++	Sterke verbetering / groot positief effect
+	Verbetering / positief effect
0	Nagenoeg geen effect / verschil
-	Verslechtering / negatief effect
--	Sterke verslechtering / negatief effect

6 PROCEDURES EN BESLUITVORMING

Voor het Eurocircuit wordt een bestemmingsplan opgesteld. In het kader van dit bestemmingsplan wordt een plan-m.e.r.-procedure doorlopen. Op de plan-m.e.r.-procedure is de uitgebreide procedure van toepassing (paragraaf 7.4 Wet milieubeheer). Omdat de plan-m.e.r. gekoppeld is aan het bestemmingsplan is de gemeenteraad van Valkenswaard het bevoegd gezag. Voor het grondgebied van Bergeijk, waar een deel van de op te nemen geluidszone ligt, wordt hetzelfde bestemmingsplan in procedure gebracht. Ook de gemeente Bergeijk is derhalve bevoegd gezag.

De gemeente Valkenswaard raadpleegt de wettelijke adviseurs en de betrokken bestuursorganen. Tegelijkertijd zal openbaar kennisgegeven worden van het voornemen een plan-MER op te stellen voor het Eurocircuit. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt tegelijkertijd met het voorontwerpbestemmingsplan voor het Eurocircuit ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan door eenieder zienswijzen hierover ingediend worden. De zienswijzen kunnen ingediend worden bij:

Gemeente Valkenswaard
t.a.v. Cees Ortelee
Postbus 10.100
5550 GA Valkenswaard

Vervolgens wordt een MER opgesteld. De MER gaat tegelijkertijd met ontwerpbestemmingsplan ter inzage.

BIJLAGE 1

Raadsopdracht Eurocircuit d.d. 25 april 2013

BIJLAGE 2: Raadsopdracht

RAADSOPDRACHT EUROCIRCUIT 25 april 2013

Op basis van de input van de fracties is de raadsopdracht voor het Eurocircuit samengesteld. Gekeken is naar zo veel mogelijk "gelijkluidende" opvattingen; incidentele opmerkingen zijn niet doorvertaald in de raadsopdracht.

De raad geeft het college opdracht om bij het opstellen van het ontwikkelingsgerichte bestemmingsplan voor het Eurocircuit de volgende uitgangspunten in acht te nemen:

a) Faciliteer en ondersteun de wensen van de huidige gebruikers.

Toelichting: verruim de gebruiksmogelijkheden van de verenigingen, zodat meer activiteiten kunnen worden ontplooid. Geef ook invulling aan de verruiming van het aantal gebruiksuren (nu maximaal 8 uur per week). Ondersteun de wensen van de verenigingen om gebouwen en voorzieningen te vernieuwen en verbeteren. De basisvoorwaarde voor verantwoord investeren (namelijk: het bieden van perspectief door het afsluiten van de langjarige huurcontracten) is onlangs gerealiseerd.

b) Geef ruimte aan nieuwe vormen van intensieve dagrecreatie.

Toelichting: door de fracties zijn verschillende suggesties gedaan, variërend van het opzetten van een Extreme Outdoor Sportcentrum tot een buiten-kartbaan of quadrijden. Wél wordt door iedere fractie aandacht gevraagd voor het waarborgen van de belangen van huidige gebruikers en het creëren van een balans tussen leefbaarheid en levendigheid.

c) Onderzoek de bundeling van lawaaisporten op het Eurocircuit.

Toelichting: het versterken en bundelen van lawaaisporten op het Eurocircuit in Valkenswaard biedt winstkansen. De provincie Noord-Brabant is op zoek naar een beperkt aantal locaties waar bundeling van lawaaisport (rallysport, motorsport, modelvliegtuigsport) kan plaatsvinden. Het Eurocircuit beschikt over de juiste faciliteiten en zou een potentiële locatie kunnen zijn. Voorwaarde is een goede afstemming met de omgeving (Kempervennen, Lage Heide) en het zoeken van de juiste balans in intensiteit en frequentie. Het incidenteel toestaan van een dance-event of muziekfestival behoort tot de mogelijkheden, mits passend in het huidige evenementenbeleid.

d) Zorg voor een verbetering van entree, ontsluiting en bereikbaarheid.

Toelichting: bijna alle fracties vragen aandacht voor een verbetering van de kwaliteit en uitstraling van het huidige terrein. Ook de vindbaarheid (bewegwijzering) en bereikbaarheid (aanrijroutes) vragen om verbetering. De toekomstige ontsluiting via de Grenscorridor N69 biedt mogelijk kansen.

e) Zorg voor een structurele parkeervoorziening nabij het Eurocircuit.

Toelichting: door meerdere fracties is opgemerkt dat er onvoldoende parkeergelegenheid is. Uitgaande van het verruimen van de gebruiksmogelijkheden en het intensiveren van dagrecreatie is een structurele parkeervoorziening zeer gewenst. Door de verenigingen is de suggestie gedaan om hiervoor de "oude stortplaats" te benutten. De geschiktheid hiervan zal nader moeten worden onderzocht.

f) Benut de mogelijkheden van het Eurocircuit voor de promotie van Valkenswaard.



GEMEENTE
VALKENSWAARD

Toelichting: het verbeteren van de kwaliteit en uitstraling van het Eurocircuit en het verruimen van de gebruiksmogelijkheden biedt kansen voor meer (internationale) sportevenementen. Met een goede ontsluiting (auto, fiets én openbaar vervoer) naar andere recreatieve bestemmingen in het buitengebied, zoals de Groote Heide en Venbergse Molen, en het centrum van Valkenswaard kunnen ook andere ondernemers profijt hebben van de ontwikkeling van het Eurocircuit.

Opmerking:

Bovenstaande uitgangspunten zijn richtinggevend kaders. Deze kaders zijn niet allemaal ruimtelijk te vertalen in het bestemmingsplan: hierin wordt immers uitsluitend wettelijk vastgelegd wat er wel en niet mag op het gebied van bouwen en gebruiken van de grond.

Voor een deel van de genoemde uitgangspunten moet nog nader onderzoek of overleg plaatsvinden.

De uitgangspunten a, b, c en e zijn van directe invloed op het bestemmingsplan; de punten d en f zullen worden meegenomen bij de uitwerking van het bestemmingsplan ná vaststelling.

BIJLAGE 2

Collegebesluit d.d. 23 mei 2017 gebruiksprogramma

Steller	Team	Datum
Ir. B.G.M. van der Westen	Team Ruimtelijk Beleid en Projecten	16 mei 2017
Telefoonnummer	Email	Kenmerk
040 208 35 70	Bart.van.der.Westen@valkenswaard.nl	253948/253955
Onderwerp		
Collegevoorstel visie gemeente Valkenswaard: Conserveren gebruik Eurocircuit		
Besluit college		

1. In te stemmen met gebruiksprogramma als uitwerking van toekomstvisie, visie De Groote Heide en Kadernota ontwikkeling Zuidzone en Eurocircuit.
2. In te stemmen met opstellen van een plan van aanpak met betrekking tot het verbeteren van de samenwerking voor grote evenementen op het Eurocircuit.

Steller	Teammanager	Secretaris
ir. B.G.M. van der Westen	ir. P.J.R. Appelmans	drs. R.F.W. van Eijck
beslissing burgemeester en wethouders	datum 23 MEI 2017	nummer B4

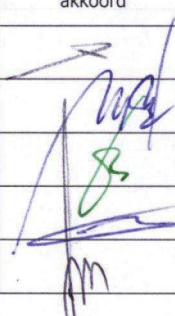
253948/253955

R

Akkoord

23-5-2017

- ☒ te tekenen stukken
☐ raadsinformatiebrief
☐ geheimhouding opgelegd

	akkoord	bespreken
burgemeester		
wethouder Bax		
wethouder Buiters		
wethouder Tindemans		
wethouder Wijnen		

Toelichting op het voorstel aan burgemeester en wethouders
--

A. Context

In het kader van het vastleggen van een goede juridische basis voor het verlenen van nieuwe milieuvergunningen is (in 2016) besloten het bestemmingsplan voor het Eurocircuit op te nemen in het bestemmingsplan voor het buitengebied. Een reden hiervoor is o.a. duidelijkheid en inzicht voor omwonenden en omgeving te verkrijgen door verantwoording van de effecten van het Eurocircuit in één bestemmingsplan. Daarbij is afgesproken dat er een bestemmingsplanregeling zou komen waarin het bestaande gebruik zou worden vastgelegd (conserveren, welke recentelijk door de gemeenteraad is bevestigd met de vaststelling van de visie van De Groote Heide).

Ten behoeve van het vastleggen van het huidige gebruik op het Eurocircuit hebben afgelopen maanden diverse gesprekken met de gebruikers van het Eurocircuit, met name de motorcross- en rallycrossvereniging plaatsgevonden. Ook met omwonenden, Groen en Heem en andere belanghebbenden is getracht het gesprek aan te gaan. Onduidelijkheid over mogelijkheden van het huidige gebruik (i.r.t. bestemmingsplan) en mogelijkheden in de toekomst inclusief continue vermenging tussen beide onderwerpen zorgen voor grote onrust bij omwonenden en verenigingen. Zowel omwonenden en verenigingen verlangen z.s.m. transparantie en openheid van de gemeente met betrekking tot haar standpunt over "het conserveren van het huidig gebruik": ***Duidelijkheid verschaffen over de kaders en uitgangspunten waarbinnen de activiteiten op het Eurocircuit nu en in de toekomst plaats kunnen (blijven) vinden.*** *

Daarnaast dient de visie m.b.t. "het conserveren van het huidig gebruik" ook vastgelegd te worden in het voorontwerp van het bestemmingsplan. Het niet uitspreken van de visie leidt tot vertraging in de planning van terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied.

Het niet uitspreken en uitdragen van de visie heeft namelijk als grootste afbreukrisico dat gedurende het bestemmingsplan- en vergunningentraject tegenstellingen tussen de diverse stakeholders (gebruikers, belanghebbenden, omwonenden én gemeente) worden vergroot met escalatie in de vorm van rechtszaken tot gevolg. Deze tegenstellingen en onrust worden versterkt door berichten in de media, waarbij een eenzijdig beeld m.b.t. afspraken en regels over gebruik wordt geschept (bv. bericht ED d.d. 10 mei 2017: "Motorclub uit Valkenswaard wordt mesjokke van alle regeltjes", zie bijlage).

* Dit advies betreft het gebruik van de beide crossverenigingen en niet dat van de andere verenigingen op het Eurocircuit. Deze staan niet ter discussie in relatie met de omwonenden. Daar waar over het 'Eurocircuit' gesproken wordt, gaat het dus om de motorcross- en rallycrossvereniging.

B. Toelichting advies

De interpretatie van de bestaande juridische situatie, wat wel mag en kan op het Eurocircuit door de gebruikers, omwonenden en Groen en Heem, ligt ver uiteen. Een voorbeeld hiervan is de openstelling van max. 8 uur van het terrein: door omwonenden wordt dit uitgelegd als zijnde dat de poort/hek open is, terwijl de gebruikers dit uitleggen als het daadwerkelijke gebruik van de baan met een crossmotor/auto. Dit is één van de items die al geruime tijd tot veel handavingsverzoeken en klachten over wat niet zou mogen (en daarmee tot een forse ambtelijke belasting) leiden. In het belang van alle partijen brengt het vaststellen van een nieuw geactualiseerd bestemmingsplan en omgevingsvergunningen een einde aan diverse interpretatiemogelijkheden en kan de handhaafbaarheid sterk worden vergroot. Het is dan ook zaak om z.s.m. bestemmingsplan en vergunningen te actualiseren. Startpunt daarvoor is een heldere visie vanuit de gemeente op het gewenste "conserverend" gebruik.

Doel

Dit advies bevat een gebruiksprogramma, welke bij een ieder deze gevraagde duidelijkheid over de kaders en uitgangspunten waarbinnen de activiteiten op het Eurocircuit nu en in de toekomst plaats kunnen (blijven) vinden, verschaft. Hiermee wordt duidelijk wat de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het gebruik van de inrichtingen zijn. Dit dient daarbij als basis voor de planologische en juridische instrumenten om het gebruik te reguleren (of dat nu publiekrechtelijk of privaatrechtelijk wordt geregeld).

Visie

Onderstaand een opsomming van eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden, welke na ambtelijke en bestuurlijke afstemming, als **leidraad** gehanteerd dient te worden in het vervolgtraject bij het opstellen van het bestemmingsplan en omgevingsvergunningen. Deze punten betreffen een gebruiksprogramma, waaruit de visie van de gemeente Valkenswaard t.b.v. **conserveren** van het huidige gebruik blijkt. Deze lijst is niet alles omvattend, maar bestaat enkel uit onderwerpen, waar uit de (recente) voorgeschiedenis is gebleken dat nadrukkelijke visie vanuit de gemeente gewenst is. Deze visie is een nadere uitwerking, specifiek gericht op de (motor- en rallycross)activiteiten op het Eurocircuit, van:

- de toekomstvisie 2030: i.h.k.v. ruimte voor innovaties, leisure en sociale cohesie;
- de visie van De Groote Heide: In de visie van De Groote Heide wordt ingezet op een duurzame transformatie van het Eurocircuit als onderdeel van de gebruiksintensieve en levendige leisurezone;
- Kadernota ontwikkeling Zuidzone en Eurocircuit: Basis hiervoor is de raadsopdracht d.d. 25 april 2013, waarin een aantal richtinggevende kaders zijn vastgelegd voor de ontwikkeling van het Eurocircuit (zie bijlage). Onderstaande 3 kaders zijn in dit gebruiksprogramma nader uitgewerkt:
 - o "Faciliteer en ondersteun de wensen van de huidige gebruikers"
 - o "Zorg voor een verbetering van entree, ontsluiting en bereikbaarheid"
 - o "Zorg voor een structurele parkeervoorziening nabij het Eurocircuit"

Gebruiksprogramma:

- *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 uur ieder afzonderlijk geldt: de rallycrossbaan en de motorcrossbaan;
- *Gebruikstijden*: In overleg met gebruikers en omwonenden bepalen van tijdvak of tijdvakken per week van 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;
- *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 geluidsbelasting 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;
- *Educatief gebruik*: Voorlichting en educatie voor scholen m.b.t. verkeersveiligheid (bijvoorbeeld voorlichting m.b.t. dode hoek) mogelijk maken en expliciet benoemen.
- *Overnachtingen* (Dit is al (deels) feitelijk bestaand gebruik, maar planologisch nog niet toegestaan, zie bijlage voor meer achtergrond):
 - bij sportevenementen en -wedstrijden worden in 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 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 genomen worden;
- *Parkeren*: Voor het parkeren wordt extra ruimte gereserveerd in de 'reststrook' tussen de Westparallel N69 en het Eurocircuit. Dit betreft alleen parkeren t.b.v. de sportevenementen die toegestaan zijn.
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.

Voorgesteld besluit:

In te stemmen met gebruiksprogramma als uitwerking van toekomstvisie, visie De Groote Heide en Kadernota ontwikkeling Zuidzone en Eurocircuit.

Naast de bovenstaand aangegeven punten uit de raadsopdracht heeft de raad ook in de raadsopdracht aangegeven *"de mogelijkheden van het Eurocircuit voor de promotie van Valkenswaard te benutten"*:

Verkenning Verbetering samenwerking evenementen: Plan van Aanpak

Hoewel ingestoken op "conserverend gebruik" is binnen bovenstaand gebruiksprogramma nog wel een ontwikkelingsperspectief aanwezig voor het Eurocircuit en haar gebruikers. Zo hebben gebruikers van het Eurocircuit de ambitie om grote (sport)evenementen naar Valkenswaard te halen (vergelijkbaar met PreProloog en Moto GP) of de organisatie van andere evenementen, welke passend zijn binnen het programma De Groote Heide (zoals survivalrun of mud-run). Deze ambitie wordt gesteund door gemeente Valkenswaard, wanneer hier ook ingezet wordt op maatschappelijke en economische spin-off rondom deze evenementen. Hierbij kan gedacht worden aan extra bekendheid voor Valkenswaard en/of een impuls voor de (lokale) economie. Gemeente Valkenswaard wil bijdragen aan het naar Valkenswaard halen en organiseren van toonaangevende en intrinsiek aansprekende (internationale) sportevenementen en deze ook maatschappelijk zo goed mogelijk benutten. Intensivering van de samenwerking tussen gebruikers, Valkenswaard Marketing en gemeente Valkenswaard is hiervoor vereist.

GEMEENTE
VALKENSWAARD

Door het opstellen van een plan van aanpak met verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen deze stakeholders zijn er veel win-win kansen te benutten in deze samenwerking. Op basis van dit plan van aanpak wordt noodzakelijke werkwijze en de gewenste inzet van stakeholders bepaald. Dit plan van aanpak kan tevens gebruikt worden voor het nieuw op te stellen evenementenbeleid (2018), wordt juli/augustus opgesteld en voorgelegd aan het college.

Voorgesteld besluit:

In te stemmen met het opstellen van een plan van aanpak met betrekking tot het verbeteren van de samenwerking voor grote evenementen op het Eurocircuit.

C. Relatie vastgesteld beleid

- ☐ Rijk beleid:
- ☐ provincie beleid:
- ☒ gemeente beleid:
- ☐ Overig beleid:
- ☐ Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen (wkp) is op dit besluit van toepassing ☐ Ja ☒ Nee

D. Overleg gevoerd over dit advies met:

- ☒ Portefeuillehouder ☐ Nee ☒ Ja, met

Mart Wijnen

 17 05 17

Datum

Standpunt: Akkoord

- ☐ A2-Adm 1 ☐ Nee ☐ Ja, met Datum

Standpunt:

- ☐ A-Adm 2 ☐ Nee ☐ Ja, met Datum

Standpunt:

- ☐ A2-Adm 3 ☐ Nee ☐ Ja, met Datum

Standpunt:

- ☐ A2-B&A 1 ☐ Nee ☐ Ja, met

Standpunt:

- ☐ A2-B&A 2 ☐ Nee ☐ Ja, met

Standpunt:

- ☒ KCO ☐ Nee ☒ Ja, met

Stephan van Dongen
Suzan Looijmans

Datum

17-5-2017

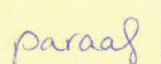
Standpunt: Akkoord

- ☒ SPORT ☐ Nee ☒ Ja, met

Hendrikjan Heijerman

Datum

Standpunt: Akkoord


paraaf Hendrikjan Heijerman
volgt morgen digitaal

☒ RBP ☐ Nee ☒ Ja, met Esther van der Wijk
Cees Ortelee *akko* Datum 17-5

Standpunt: Akkoord

☐ BOR ☐ Nee ☐ Ja, met Datum

Standpunt:

☒ SEB ☐ Nee ☒ Ja, met Joyce van Doremalen-Olde *mail akkoord bijlage*
Agterhuis Datum
Lizette Geeris-van Gansewinkel *mail akkoord bijlage*
Standpunt: Akkoord

☐ OR ☐ Nee ☐ Ja, de OR is geïnformeerd Datum

Standpunt:

☐ Ja, de OR is om advies gevraagd Datum

Standpunt:

☐ Ja, de OR is om instemming gevraagd Datum

Standpunt:

☐ Extern ☐ Nee ☐ Ja, met Datum

Standpunt:

E. Communicatie

De visie wordt in een persoonlijk gesprek gedeeld met de motor- en rallycrossvereniging. Daarnaast wordt een persbericht opgesteld, welke tevens op de website wordt geplaatst.

F. Beheer en onderhoud

n.v.t.

G. Financiën

n.v.t.

H. Personele en/of organisatorische aspecten

Het plan van aanpak m.b.t. verkenning van de samenwerking bij evenementen wordt in samenspraak met gebruikers en Valkenswaard Marketing opgesteld. Op korte termijn wordt een afspraak gepland om in juli/augustus dit plan van aanpak op te stellen.

I. Vervolgstappen / proces

Bovenstaande visie dient juridisch en planologisch vertaald te worden en opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied. De planning van terinzagelegging van het



GEMEENTE
VALKENSWAARD

voorontwerp bestemmingsplan buitengebied: pas na het vaststellen van bovenstaande visie (dus duidelijkheid m.b.t. "conserverend gebruik") kan het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied ter inzage.

Uitstel van dit besluit (anders dan in mei 2017) heeft als consequentie dat terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan ook vertraging oploopt.

J. Advies teammanager

Stemt in met het collegevoorstel.

K. Bijlage

1. Nieuwsbericht ED d.d. 10 mei 2017
2. Raadopdracht d.d. 25 april 2013
3. Memo kamperen en nachtverblijf Eurocircuit d.d. 5 mei 2017

Onderwerp: Kamperen en overnachten Eurocircuit
Datum: 5 mei 2015
Aan: Stuurgroep Eurocircuit
Steller: S. van Dongen

Aanleiding

Regelmatig wordt er overnacht op het Eurocircuit. Het gaat daarbij om legale en illegale overnachtingen. Ook verschillen de overnachtingen in aard en omvang. Dit varieert van enkel vrijwilligers die op vrijdag overnachten in verband met de werkzaamheden op het Eurocircuit op zaterdag tot recreatief nachtverblijf (kamperen) van honderden bezoekers en deelnemers vóór aanvang van de Moto GP.

Door het toenemend aantal klachten over het Eurocircuit is het goed om duidelijke kaders te stellen over het kamperen en overnachten. In deze memo wordt een beeld geschetst van de type overnachtingen die plaatsvinden op het Eurocircuit. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen recreatief overnachten, oftewel “kamperen”, en niet recreatief overnachten. De memo wordt afgesloten met een advies over de te stellen kaders.

Kamperen

Beschrijving

Voorafgaand aan wedstrijden en evenementen wordt er regelmatig door deelnemers gekampeerd. Bij de kleinere sportwedstrijden gaat het vaak om overnachtende deelnemers bij de paddock op het circuit. Voor de Moto GP is het gehele terrein van TWC de Kempen ingericht als camping voor deelnemers en bezoekers, waarbij plaats wordt geboden aan zo'n 400 kampeermiddelen (voornamelijk campers).

Het kamperen vindt plaats rondom sportwedstrijden en evenementen van zowel de motorsport als van de autosport. Het kamperen ten behoeve van wedstrijden van de autosport vindt doorgaans plaats nabij de baan (in de inrichting) van de motorsport en vice versa.

Uit de aanvragen om ontheffingen (zie juridisch kader) blijkt dat er een verbeterslag gemaakt moet worden ten aanzien van de organisatie van het kamperen. Zo ontbreekt het vaak aan huisregels, toezicht daarop en de registratie van overnachtende personen. Bij overnachtingen in grotere getalen is het ook de vraag of sanitaire voorzieningen en maatregelen in het kader van brandpreventie toereikend zijn.

Juridisch kader

Kamperen op het Eurocircuit is in beginsel niet toegestaan. Dit is expliciet opgenomen in het bestemmingsplan van 1977. Incidenteel kan daarvan worden afgeweken met een ontheffing op grond van de APV (als het bestemmingsplan het toelaat). De artikelen 4:17 tot en met 4:19 van de APV regelen dit. Voor het permanent toestaan van kamperen is een omgevingsvergunning voor strijdig gebruik bestemmingsplan of een wijziging van het bestemmingsplan vereist.

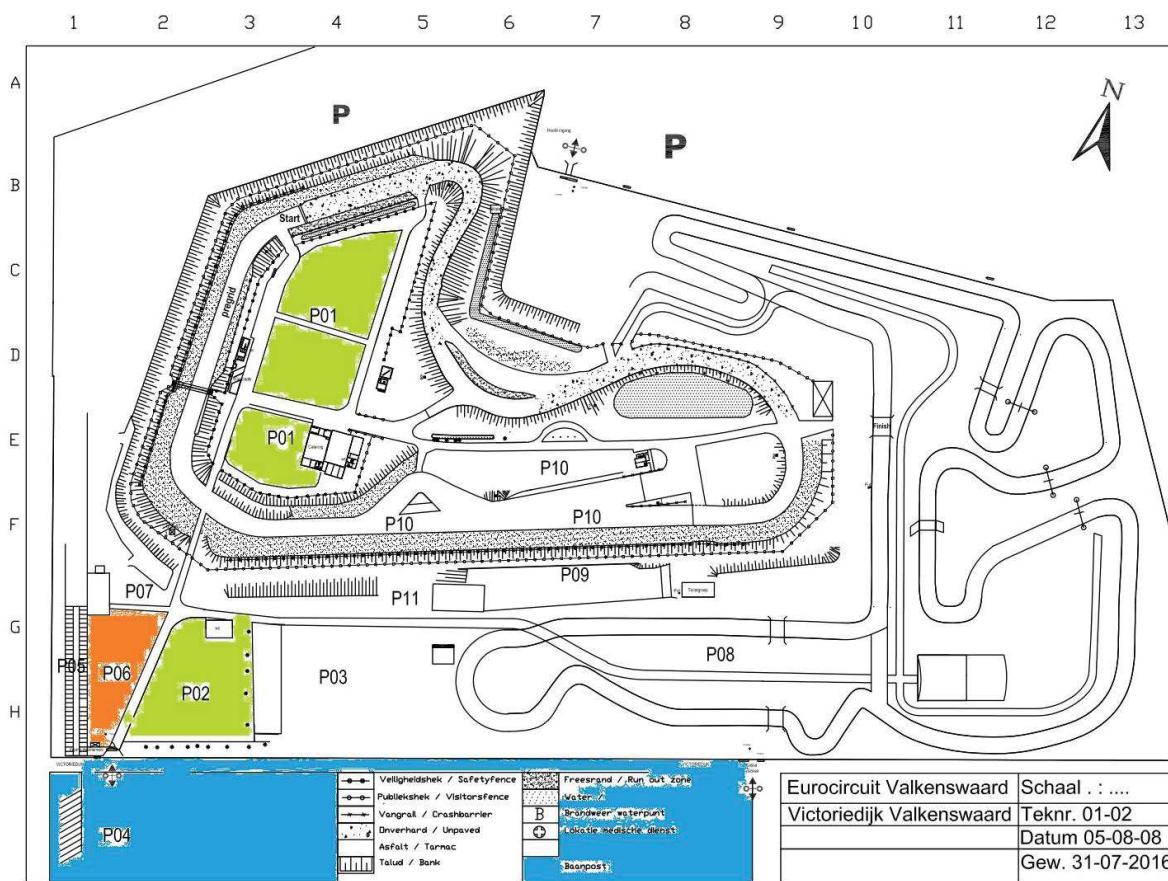
Tot een jaar geleden werden geen ontheffingen voor kamperen aangevraagd en verleend. Sinds we met de partijen op het Eurocircuit in gesprek zijn over legalisering van de activiteiten, worden ontheffingen wel aangevraagd. Hierdoor zijn wij in staat om de openbare orde en veiligheid gezamenlijk beter te regelen. Dit vraagt om een andere aanpak en verantwoordelijkheidsgevoel bij de organiserende partijen.

Overnachten

Beschrijving

Regelmatig overnachten vrijwilligers van de rallysportvereniging in de nacht van vrijdag op zaterdag op het Eurocircuit. Dit doen zij vanwege de grote reisafstand van de vrijwilligers die onder andere vanuit Zuidland, Oudenhorn, Zoetermeer, Sleenwijk, Arnhem en Boshoven komen. Deze vrijwilligers plegen op zaterdag onderhoud aan de baan.

Het gaat hier telkens om dezelfde vrijwilligers, in tegenstelling tot de wisselende samenstelling van de kampeersers zoals hiervoor beschreven. De vrijwilligers overnachten in de (sta)caravans bij de ingang van het Eurocircuit (P6 op onderstaande plattegrond).



Juridisch kader

In tegenstelling tot het hiervoor genoemde kamperen is bij deze vorm van overnachten geen sprake van een recreatief karakter. Dat recreatieve karakter is, mede o.b.v. de APV, het criterium om te spreken over "kamperen". Deze vorm van nachtverblijf moet in het bestemmingsplan of door middel van een omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik van het bestemmingsplan geregeld zijn.

Ook is hierbij sprake van bouwwerken waarvoor mogelijk een omgevingsvergunning is vereist.

Aanbeveling

Gelet op bovenstaande wordt het volgende aanbevolen:

Kamperen

- Kamperen een bepaald aantal keer per jaar toe te staan, mits een ontheffing op grond van de APV is verleend (dit is pas bij de wijziging bestemmingsplan mogelijk, voor deze tijd moet de WABO toegepast worden artikel 4.11 BOR). Hierbij valt te denken aan maximaal driemaal per jaar per inrichting.
- De ingezette lijn met betrekking tot te treffen maatregelen in het belang van de openbare orde en veiligheid voort te zetten.
- Structureel kamperen niet toestaan. Daarvoor kan men gebruik maken van de accommodaties in de omgeving.

Overnachten

- Overnachten van de vrijwilligers niet toestaan. Daarvoor kan men gebruik maken van de accommodaties in de omgeving. De overwegingen bij deze aanbeveling zijn:
 - Gelijkheidsbeginsel en precedentwerking: er zijn meer vrijwilligers (of anderszins actieve personen zoals werkkenden of sporters) die in Valkenswaard actief zijn en daarvoor een stuk moeten rijden. Het is in geen van die gevallen gebruikelijk dat zij, buiten daarvoor bestemde accommodaties, overnachten in bijvoorbeeld een caravan bij de locatie. Wanneer we dat voor de vrijwilligers van het Eurocircuit toestaan kan dat een precedent scheppen voor alle andere vrijwilligers of anderszins in Valkenswaard actieve personen.
 - Er is voor de uitoefening van het vrijwilligerswerk geen noodzaak om in de nacht aanwezig te zijn op locatie.
 - De vrijwilligers kunnen evengoed op zaterdagochtend richting Valkenswaard komen (en daarvoor een uur eerder opstaan en vrijdag eerder gaan slapen). De weg naar Valkenswaard is op zaterdagochtend immers even lang als op vrijdagavond.

Ten aanzien van kamperen voor de Moto GP wordt voorgesteld dit vanaf 2018 niet meer toe te staan. Daarover volgt een separate memo zodra daarvoor een aanvraag om ontheffing is ontvangen. De organisator van deze camping heeft herhaaldelijk laten blijken dat hij zich onvoldoende verantwoordelijk voelt voor het ordelijk verloop van de activiteiten op de camping.

BIJLAGE 3

Collegebesluit d.d. 16 augustus 2017 planologische verankering

Steller	Team	Datum
C. Ortelee	VW Ruimtelijk Beleid en Projecten	16 augustus 2017
Telefoonnummer	Email	Kenmerk
3754	Cees.Ortelee@valkenswaard.nl	271082/271108
Onderwerp		
Planologische verankering Eurocircuit		

Besluit college

1. Het gebruiksoverzicht en het wensendocument van de rallycrossvereniging worden voor kennisgeving aangenomen.
2. Naar aanleiding daarvan en de daarop gebaseerde juridische, maatschappelijke en politieke overwegingen wordt het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2 gewijzigd en het wordt gebied tussen de N69 en de gemeentegrens tijdelijk uit het bestemmingsplan gehaald.
3. De tijd tussen dit besluit en de besluitvorming over het ontwerpbestemmingsplan (de komende 4 maanden) worden gebruikt om:
 - alle belanghebbenden op en om het Eurocircuit van deze besluitvorming op de hoogte te stellen;
 - tot overeenstemming te komen over de geluidszone en de (op basis van het gebruiksprogramma voor het Eurocircuit) op te stellen regels en milieuvergunningen;
 - nieuwe huurovereenkomsten op te stellen.
4. Het gebied maar dan met de geluidszone weer in het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2 op te nemen, voordat het college besluit dit plan voor zienswijzen ter visie te leggen;
5. De raad wordt van dit besluit op de hoogte gebracht.

Steller	teammanager	secretaris
C. Ortelee	ir. P.J.R. Appelmans	drs. R.F.W. van Eijck
beslissing burgemeester en wethouders	datum	nummer

- ☐ te tekenen stukken
☐ raadsinformatiebrief
☐ geheimhouding opgelegd

	akkoord	bespreken
burgemeester		
wethouder Bax		
wethouder Bouter		
wethouder Tindemans		
wethouder Wijnen		

A. Aanleiding advies

Samenvattend

Al enige jaren is de gemeente actief om te komen tot een actueel bestemmingsplan voor het Eurocircuit. De raad heeft hiervoor kaders meegegeven (raadsopdracht april 2013), waarbij o.a. gevraagd is huidige gebruikers te faciliteren en te ondersteunen in hun wensen. In 2016 is besloten het Eurocircuit in het bestemmingsplan buitengebied op te nemen. In mei 2017 heeft u het gebruiksprogramma vastgesteld, die de basis vormt voor de in het bestemmingsplan op te nemen gebruiksregels voor het Eurocircuit. Inmiddels heeft de raad met een voorbereidingsbesluit de huidige gebruikssituatie bevroren, omdat op basis van het huidige bestemmingsplan en een van rechtswege ontstane geluidscontour een forse toename van crossactiviteiten, bij een aanvraag daartoe, niet geweigerd zou kunnen worden.

De voorgestelde insteek van het door u vastgestelde gebruiksprogramma heeft als basis dat een "grote lawaaimaker" (juridische term) wordt uitgesloten. Dit heeft tot gevolg dat de geluidscontour van rechtswege kan worden opgeheven en dat er met een beperkte openstelling tot maximaal 8 gebruiksuren met verbrandingsmotoren mag worden gereden. Voor het andere gebruik (zoals rijvaardigheidstrainingen) zouden wij in de bestemmingsplanregels regelen dat die niet onder het gebruik van de eerder genoemde acht uur vallen. Deze insteek brengt bij nader inzien volgens ons en de gebruikers 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 (aangevuld met onbeperkt gebruik wanneer sprake is van rijden met voertuigen zonder verbrandingsmotor zoals elektrische voertuigen). Daarom nu dit herziende voorstel om het gebruik planologisch niet enkel te reguleren met gebruiksuren, maar met gebruiksuren en een geluidszone. Het vastgestelde gebruiksprogramma blijft de leidraad voor het vervolgtraject van bestemmingsplan en vergunningen.

Nadere toelichting aanleiding

Op het Eurocircuit zijn twee milieuvergunningplichtige inrichtingen aanwezig; de rallycrossbaan en de motorcrossbaan. Beiden hebben een milieuvergunning daterend uit september 1993. Het gebruik per inrichting is toegestaan voor minder dan 8 uur per week m.u.v. 3 weekeinden (voor wedstrijden) per inrichting per jaar. Hiermee is destijds voorkomen dat deze inrichtingen als zogenaamde grote lawaaimaker aangemerkt zouden worden. Dit zou namelijk op grond van de Wet geluidhinder aangemerkt worden als een gezoneerd industrieterrein en de provincie zou op basis van de toen geldende wetgeving bevoegd gezag worden voor deze inrichtingen. Met de huidige wetgeving is dat laatste niet meer het geval.

Op 1 juli 1993 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Omdat het vigerende bestemmingsplan Buitengebied grote lawaaimakers ter plaatse van het Eurocircuit niet expliciet uitsloot, was (en is) er formeel sprake van een industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder. Daardoor is op 1 juli 1993 van rechtswege een geluidszonering ontstaan, die gebaseerd is op het op die datum bestaande gebruik van beide inrichtingen samen. Hoe groot die zone is, is niet exact bekend omdat het geluid bepalende gebruik op en voor die datum (nog) niet bekend is. Een geluidzone kan op grond van de Wet geluidhinder alleen door middel van een bestemmingsplan gewijzigd of opgeheven worden. Omdat er sinds 1993 geen nieuw bestemmingsplan is vastgesteld, is de geluidzone van rechtswege nog steeds van kracht.

Totdat recent de juridisch adviseur van de rallycrossvereniging dit naar voren bracht was het bestaan van deze van rechtswege bestaande geluidszonering bij alle partijen onbekend en ook in geen enkele planologische ontwikkeling in de omgeving van het Eurocircuit meegenomen (op grond van de Wet geluidhinder mogen binnen een geluidzone bijvoorbeeld geen nieuwe woningen gebouwd worden, indien de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan 50 dB(A) tenzij hogere waarden (tot maximaal 55 dB(A)) vastgesteld worden). Ook bij de eerdere pogingen om de bestemming goed te regelen is door toch gerenommeerde adviesbureaus deze situatie niet voorzien. In 2016 is er voor gekozen om het Eurocircuit (conserverend) in het bestemmingsplan Buitengebied 2 op te nemen.

Hierna volgt een korte uiteenzetting van de daaropvolgende recente voorgeschiedenis.

- In mei 2017 is door de gemeenteraad een voorbereidingsbesluit (bijlage 1) genomen voor het gebied waar binnen het Eurocircuit de bestemming 'crossterrein' is gelegen. Dit voorbereidingsbesluit is genomen om te voorkomen dat zich op basis van die bestemming en de van rechtswege bestaande geluidzonering, ongewenste ontwikkelingen konden voordoen op het Eurocircuit waardoor de intensiteit van activiteiten en geluidsbelasting zou kunnen toenemen. Het huidige gebruik werd daardoor 'bevroren'.
- Daarnaast is (eveneens in mei 2017) door het college het 'Gebruiksprogramma' vastgesteld, wat als leidraad gehanteerd dient te worden in het vervolgtraject bij het opstellen van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunningen voor milieu. In bijlage 2 treft u dit ter informatie aan.
- Aan de hand van dit Gebruiksprogramma zijn de concept-regels m.b.t. het Eurocircuit in het voorontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2 opgesteld. Daarbij is ervan uitgegaan dat grote lawaaimakers ter plaatse van het Eurocircuit alsnog worden uitgesloten, zodat de geluidzone van rechtswege kan worden opgeheven (dus geen zonering). Dat betekent dat de beperkte openstelling tot 8 uur per week gehandhaafd blijft voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren. Buiten die 8 uur per week mogen alleen andersoortige activiteiten plaatsvinden, zoals (para)commerciële activiteiten met motorvoertuigen met verbrandingsmotoren of activiteiten met voertuigen met elektromotor.
- Naar aanleiding van het gebruiksprogramma en de concept-regels heeft (eind juni 2017) een overleg¹ plaatsgevonden met de rallycrossvereniging en hun milieutechnisch adviseur over de effecten van het gebruiksprogramma op hun exploitatie en de gewenste ontwikkelings- en geluidsruimte (zie bijlage 3) vanuit de vereniging in verhouding tot de bij recht ontstane situatie. Zowel rallycrossvereniging als gemeente zijn bij dit overleg extern juridisch ondersteund.
- Uitkomst van dit overleg was het (her)overwegen hoe het gebruiksprogramma planologische verwerkt dient te worden in het voorontwerp van het bestemmingsplan Buitengebied 2, namelijk de keuze dit met of zonder zonering te regelen. Dit afgezet tegen het gebruik van de afgelopen 10 jaar in verband met het beoogde conserverend gebruik van het rallycrossterrein en de wensen van de vereniging. Met andere woorden: de vraag was of de concept-regels inclusief het eerdere impliciete besluit van het college voor het niet toepassen van geluidszonering) aangepast dienen te worden?

¹ **Ter verduidelijking:** dit overleg is enkel met rallycrossvereniging gevoerd, daar zij hun exploitatie in de toekomst onder druk vinden staan. De motorcrossvereniging is in een persoonlijk overleg op de hoogte gesteld van het voorbereidingsbesluit en het gebruiksprogramma en heeft tot dusver geen bezwaar of kanttekening geplaatst (wat overigens los staat van de discussie over de geluidzone). Daar waar over 'gebruikers Eurocircuit' gesproken wordt, gaat het dus enkel om de rallycrossvereniging.

- Dit heeft er, naast voorkoming van tervisielegging in de vakantie, mede toe geleid dat de besluitvorming over het bestemmingsplan Buitengebied 2 is uitgesteld tot de collegevergadering van 22 augustus 2017.

B. Toelichting advies

Wensen Rallycrossvereniging

Het collegebesluit over het gebruiksprogramma en voorbereidingsbesluit door de raad zijn voorgelegd aan de rallycrossvereniging. Zij hebben aangegeven in deze besluitvorming een te grote inperking in het gebruik te ervaren en risico's te zien in het overeind blijven van het andersoortig gebruik bij een raad van state procedure. De rallycrossvereniging heeft in het overleg met de gemeente de volgende (aanvullende) gebruikswensen aangegeven:

1. 10 wedstrijdweekenden (afwijkend van de max. 8 uur per week) i.p.v. 3;
 - binnen deze 10 afwijkingen, een EK en WK Rallycrosswedstrijd toevoegen (met meer lawaai dan normaal);
2. 10 testdagen voor auto's
3. "onbeperkt" rijvaardigheidstrainingen
4. Meer trainingsdagen m.b.t. SuperMoto-motoren²

Daadwerkelijk gebruik i.r.t. gebruiksprogramma

In het kader van het verkrijgen van inzicht in het daadwerkelijk gebruik, in verband met de insteek van de gemeente om conserverend te bestemmen is de rallycrossvereniging gevraagd het gebruik van het rallycrosssterrein in de afgelopen 10 jaar inzichtelijk te maken (zie bijlage 4a). Uit het op basis daarvan opgestelde rekenoverzicht (zie bijlage 4b) blijkt dat de optelsom van rijvaardigheidstrainingen en crossactiviteiten in de afgelopen 10 jaar meer dan 8 uur per week is geweest. Dit is van belang bij het conserverende karakter³ van de herziening van het bestemmingsplan.

Echter enkel gekeken naar de crossactiviteiten blijken deze gemiddeld⁴ minder dan 8 uur per week plaats te vinden.

In het gebruiksprogramma is max. 8 uur per week aan crossactiviteiten opgenomen en is qua rijvaardigheid geen beperking in uren opgenomen. De conclusie uit de vergelijking van het daadwerkelijk gebruik en het gebruiksprogramma is dan ook dat het gebruiksprogramma meer ruimte biedt voor andersoortige activiteiten, zoals de rijvaardigheidsactiviteiten dan het daadwerkelijk gebruik van de afgelopen 10 jaar.

Passen de wensen van de Rallycrossvereniging binnen het gebruiksprogramma?

Ook zijn de wensen vergeleken met het overzicht van het daadwerkelijk gebruik en het gebruiksprogramma. Daaruit komen de volgende belangrijkste constatering naar voren:

- Het aantal gewenste rallydagen is hoger dan het daadwerkelijk gebruik afgelopen 10 jaar en opgeteld gemiddeld meer dan de 8 uur per week zoals opgenomen in het gebruiksprogramma;
- De wens van 10 wedstrijdweekenden (afwijkend van de max. 8 uur per week) leidt tot een groter aantal dan 3 overschrijdingen (voor wedstrijden/evenementen), namelijk 7 extra weekenden;
- Deze (7) extra afwijkingen voor wedstrijdweekenden zouden passend kunnen zijn als in de betreffende week de max. 8 uur per week volgens het gebruiksprogramma niet overschreden worden;

² Supermoto is een combinatie van motorcross, speedway en wegrace. Het circuit bestaat voor 70 procent uit verhard en 30 procent uit onverhard wegoppervlak. In het onverharde deel kunnen springschansen worden aangelegd.

³ Zoals vastgesteld in het gebruiksprogramma is in de visie van conserveren van activiteiten er sprake van legalisering van niet-legale rijvaardigheidsactiviteiten (op basis van het vigerende bestemmingsplan en de milieuvergunning), welke we planologisch wel willen toestaan.

⁴ We beschikken niet over urengegevens per dag, alleen maar aantallen dagen per jaar. Bij bv. 7 dagen per jaar kunnen dat er 7 in 1 week zijn, maar ook 1 per week. Daarom staat er 'gemiddeld' met als argument dat de daadwerkelijke gebruiksuren, dus binnen de normen kunnen inzetten als de norm van <8 uur gehanteerd wordt.

- Een EK of WK rallycrosswedstrijd toevoegen kan tot de mogelijkheden behoren mits binnen de 3 afwijkingen op jaarbasis gebleven wordt;
- Mogelijkheden voor rijvaardigheidstrainingen worden ruimschoots vergroot.

Overig gebruik (zie ook NB)

Uit het gebruiksoverzicht blijkt verder ten aanzien van het overige gebruik dat:

1. De motorcrossvereniging met regelmaat het rallycrosssterrein als paddock gebruikt. Ook is bekend dat de motorcrossbaan incidenteel wordt bereden met trucks, naar alle waarschijnlijkheid om te trainen voor Dakar. Dit gebruik is planologisch wel toegestaan, maar op basis van de milieuvergunning niet.
2. De SuperMoto-wedstrijden en -trainingen in elk geval al de laatste 10 jaar plaatsvinden. Dit gebruik is planologisch wel toegestaan, maar op basis van de milieuvergunning niet.

Conclusie

De conclusie is dat de wensen van de rallycrossvereniging deels te verenigen zijn met het conserverend karakter van het gebruiksprogramma:

- meer rijvaardigheidstrainingen (mits deze qua geluidsbelasting in sterke mate vergelijkbaar is met gebruik van een auto op een openbare weg);
- organiseren van EK/WK rallycross (mits deze 1 van de 3 afwijkingen (op de max. 8 uur per week) op jaarbasis vallen).

Echter een aantal wensen zijn dat niet:

- meer uren t.b.v. crossen dan wel testen met extra geluidproductie;
- meer wedstrijdweekenden.

In gezamenlijkheid met gebruikers dient de komende periode bekeken te worden in hoeverre deze wedstrijdweekenden passend zijn te maken binnen de gestelde max. 8 uur per week, vallen binnen de 1 van de 3 afwijkingen (op de max. 8 uur per week) op jaarbasis en/of op basis van activiteitenkalenders uit de recente 10 jaar vallen onder het uitgangspunt van conserveren van activiteiten. Pas daarna kan mogelijk een (kleine) afwijking van het gebruiksprogramma plaats vinden.

Het door het college vastgestelde gebruiksprogramma is en blijft leidend voor het opstellen van het bestemmingsplan en waar passend binnen het gebruiksprogramma wordt tegemoet gekomen aan de wensen van de rallyvereniging.

Planologische verankering

De vraag is hoe het gebruiksprogramma planologisch verankerd moet worden in het bestemmingsplan. In hoofdlijnen zijn er 2 opties:

1. Zonder geluidszone
2. Met geluidszone

Om een goede afweging te kunnen maken zijn, zijn voor beide opties de volgende onderwerpen inzichtelijk gemaakt:

- Juridische houdbaarheid; aan beide opties zitten juridisch "haken en ogen" en om verschillende redenen is instandhouding bij beroep bij de Raad van State onzeker (zie bijlage 5).
- Politieke en maatschappelijke factoren; naast juridische onzekerheid kunnen ook andere factoren van belang zijn voor een juiste afweging. In de matrix in bijlage 6 zijn per factor 'plussen en minnen' benoemd om een juiste afweging tussen de opties te kunnen maken.
- Bijhorende consequenties en risico's (zie bijlage 7).

Ambtelijk advies

Zoals gesteld is de juridische houdbaarheid van beide opties onzeker (zie bijlage 5). Bovendien zijn de belangen van de huidige gebruikers van de rallycrossinrichting en de omwonenden onverenigbaar (zo veel mogelijk gebruiksmogelijkheden versus zo min mogelijk) en moet er een maatschappelijk verantwoorde keuze gemaakt worden.

Het college wordt geadviseerd vast te houden aan de kern van het gebruiksprogramma, maar wel het besluit te herzien over de wijze hoe dit wordt geregeld. Namelijk om niet, zoals eerder besloten dit zonder zonering te regelen, maar met een geluidszone. Dit stellen wij voor omdat:

1. het gebruiksprogramma passend is binnen de visie voor De Groote Heide – Valkenswaard ten aanzien van het Eurocircuit;
2. dit voor de rallysportvereniging de meeste rechtszekerheid oplevert en dat is in lijn met de raadsopdracht van 2012/2015 (zoveel mogelijk faciliteren van verenigingen);
3. als deze optie niet in stand zou blijven bij de Raad van State, altijd kan worden teruggevallen op optie 1 (zonder zonering), maar andersom dat niet kan;
4. ondanks het uitgangspunt (gehanteerd sinds 1985) geen 'grote lawaaimaker' te willen hebben, het noodzakelijk is om het gebruiksprogramma op basis van de van rechtswege bestaande zonering op de meest zekere wijze vast te leggen;
5. deze insteek eveneens recht doet aan het standpunt van gemeente Bergeijk (geen draagvlak voor verruiming lawaaisporten, d.d. begin 2015).

Een collegebesluit in overeenstemming met dit voorstel heeft de volgende consequenties:

- a. Het leidt er toe dat het gebied dat tussen de N69 en de gemeentegrens, uit het bestemmingsplan Buitengebied 2 moet worden geknipt (inclusief de regels), omdat de geluidszone ook over Bergeijk ligt de gemeente Bergeijk nog geen kennis heeft kunnen nemen van ons gemeentelijk standpunt; politiek-bestuurlijk is dit niet wenselijk. De zone is nog niet bekend en om discussie te voorkomen wordt het genoemde gebied er uit gehaald. Dit heeft geen gevolgen voor de belanghebbenden in het gebied. Overigens blijft de tekst in de toelichting wel staan en wordt deze aangevuld met de overwegingen uit dit advies.
- b. Daarnaast is samenwerking met Bergeijk juridisch en planologisch van belang: de raad van Bergeijk (ongeveer) tegelijkertijd een bestemmingsplan zal moeten vaststellen waarin dat gedeelte van de geluidzone planologisch vastgelegd wordt. Zo niet, dan zal het bestemmingsplan Buitengebied door de Raad van State vernietigd worden, zo blijkt uit vaste jurisprudentie;
- c. Niet aan alle wensen van de rallycrossvereniging worden voldaan (zie conclusie, blz. 5). Na de mededelingen m.b.t. het voorbereidingsbesluit en het gebruiksprogramma kan dit wederom een flinke deuk in de samenwerking met de rallycrossvereniging opleveren. Echter (ook in belang van de rallycrossvereniging) dient z.s.m. nader bepaald te worden in hoeverre wedstrijdweekenden passend zijn te maken binnen de gestelde max. 8 uur per week, vallen binnen de 1 van de 3 afwijkingen (op de max. 8 uur per week) op jaarbasis en/of op basis van activiteitenkalenders uit de recente 10 jaar vallen onder het uitgangspunt van conserveren van activiteiten. Pas daarna kan mogelijk een (kleine) afwijking van het gebruiksprogramma plaats vinden.

Te nemen besluiten

Op basis van de voorgaande beschouwing wordt ambtelijk geadviseerd de volgende besluiten te nemen:

1. het gebruiksoverzicht en het wensendocument van de rallycrossvereniging voor kennisgeving aan te nemen;
2. naar aanleiding daarvan en de daarop gebaseerde juridische, maatschappelijke en politieke overwegingen het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2 te wijzigen

- het gebied tussen de gemeentegrens en de N69 en de regels voor de daarin specifiek voorkomende regels uit het voorontwerpbestemmingsplan te halen;
3. de tijd tussen dit besluit en de besluitvorming over het ontwerpbestemmingsplan (de komende 4 maanden) te gebruiken om:
 - alle belanghebbenden op en om het Eurocircuit van deze besluitvorming op de hoogte te stellen en
 - tot overeenstemming te komen over de geluidszone en de op basis van het gebruiksprogramma voor het Eurocircuit op te nemen regels en de vertaling daarvan in de milieuvergunningen;
 4. het gebied met inbegrip van de geluidszone en de specifiek voorkomende regels in het ontwerpbestemmingsplan weer op te nemen;
 5. de raad van dit besluit op de hoogte te brengen.

NB

Bij het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan zal worden voorgesteld om op basis van het daadwerkelijk gebruik een aanvulling op de regels op te nemen om activiteiten ten aanzien van het cross-over-gebruik van de rallycrossbaan (met motoren) en de motorcrossbaan (met auto's/trucks) mogelijk te maken. Dit is immers niet strijdig met het geldende bestemmingsplan, alleen wel met de milieuvergunningen. Er zal voor dit gebruik een aanpassing in de regels opgenomen worden, bestaande uit een afwijkingsbevoegdheid voor het bevoegd gezag (het college) waarbij het cross-over-gebruik kan worden toegestaan. Uiteraard moet dit passend zijn binnen de toegestane gebruiksuren en dito geluidsbelasting van de betreffende inrichting. Zo blijft o.a. het SuperMoto-gebruik zoals dat minimaal 10 jaar lang al bestaat mogelijk en kan de motorcrossbaan door Dakarrijders voor training worden gebruikt zoals dat nu ook al plaatsvindt.

C. Relatie vastgesteld beleid

- | | | |
|---|---------|--|
| ☒ Rijk | beleid: | Wet milieubeheer |
| ☒ provincie | beleid: | Verordening ruimte 2014 |
| ☒ gemeente | beleid: | De Groote Heide Valkenswaard
Kadernota ontwikkeling Eurocircuit en Zuidzone |
| ☐ Overig | beleid: | |
- ☐ Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen (wkp) is op dit besluit van toepassing ☐ Ja ☐ Nee

D. Overleg gevoerd over dit advies met:

- | | | | | |
|--|------------------------------|---|-----------|-------|
| ☒ Portefeuillehouder | ☐ Nee | ☒ Ja, met | M. Wijnen | Datum |
| | | Standpunt: | Akkoord | |
| ☐ A2-Adm 1 | ☐ Nee | ☐ Ja, met | | Datum |
| | | Standpunt: | | |
| ☐ A-Adm 2 | ☐ Nee | ☐ Ja, met | | Datum |
| | | Standpunt: | | |
| ☐ A2-Adm 3 | ☐ Nee | ☐ Ja, met | | Datum |
| | | Standpunt: | | |

☒	A2-B&A 1	☐ Nee	☒ Ja, met	M. Walta	Datum	
			Standpunt:			
☐	A2-B&A 2	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum	
			Standpunt:			
☒	KCO	☐ Nee	☐ Ja, met	S. van Dongen S. Looijmans	Datum	
			Standpunt:	Akkoord		
☒	SPORT	☐ Nee	☐ Ja, met	H. Heijerman	Datum	
			Standpunt:			
☐	KCZ	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum	
			Standpunt:			
☒	RBP	☐ Nee	☒ Ja, met	B. van der Westen E. v.d. Boom	Datum	
			Standpunt:	Akkoord		
☐	BOR	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum	
			Standpunt:			
☐	SEB	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum	
			Standpunt:			
☐	SEB/Wijkcoördinatie	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum	
			Standpunt:			
☐	OR	☐ Nee	☐ Ja, de OR is geïnformeerd		Datum	
			Standpunt:			
			☐ Ja, de OR is om advies gevraagd		Datum	
			Standpunt:			
			☐ Ja, de OR is om instemming gevraagd		Datum	
			Standpunt:			
☒	Extern	☐ Nee	☒ Ja, met	J. van der Velden (AKD)	Datum	10-08-17
			Standpunt:	Akkoord		

E. Communicatie

Dit besluit wordt z.s.m. in een persoonlijk gesprek (zo nodig met juridische ondersteuning van AKD de heer Jos van der Velden) gedeeld met:

- de verenigingen op het Eurocircuit,
- Groen en Heem,
- Kempervennen,
- gemeente Bergeijk (zowel ambtelijk als bestuurlijk),
- omwonenden binnen of direct aangrenzend aan de geluidszone.

F. Burger-/Overheidsparticipatie

n.v.t.

G. Beheer en onderhoud

n.v.t.

H. Financiën

n.v.t.

I. Personele en/of organisatorische aspecten

Dit heeft geen personele consequenties, maar vraagt wel om prioriteitstelling om alles tijdig weer in het ontwerpbestemmingsplan op te kunnen nemen.

J. Vervolgstappen / proces

1. Het gedeelte voor het Eurocircuit binnen de geluidszone wordt in direct overleg met belanghebbenden voorbereid en daarom kan voor dit plandeel de inspraak op basis van de Inspraakverordening achterwege blijven.
2. Separaat van het Buitengebied 2 zal de planologische regeling in het kader van het vooroverleg aan de provincie worden voorgelegd.

K. Advies teammanager

Stemt in met het collegevoorstel

L. Bijlage

- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Voorbereidingsbesluit | (Verseon 249365) |
| 2. Gebruiksprogramma | (Verseon 253995) |
| 3. Wensendocument | (Verseon 271055) |
| 4. Gebruiksoverzicht | |
| a. Document Rallycrossvereniging | (Verseon 294235) |
| b. Cijfermatige analyse gebruiksoverzicht | (Verseon 294258) |
| 5. Overzicht juridische onzekerheden | (opgenomen in dit advies) |
| 6. Matrix 'plussen en minnen' | (opgenomen in dit advies) |
| 7. Consequenties en risico's | (opgenomen in dit advies) |
| 8. Concept Raadsinformatiebrief | (Verseon 293751) |

Bijlage 5 Overzicht juridische onzekerheden

Planologische verankering

Er zijn nu 2 opties om het gebruiksprogramma planologisch te verankeren in het bestemmingsplan.

1. Zonder geluidszone
2. Met geluidszone

Aan beide opties zitten juridisch "haken en ogen" en is om verschillende redenen instandhouding bij beroep bij de Raad van State onzeker. Hiernavolgend een toelichting op de beide opties en de juridische onzekerheden/risico's die aan de opties verbonden zijn.

Ad. 1. Zonder geluidszone onzekere juridische instandhouding:

De juridische houdbaarheid van splitsing tussen het gebruik voor het crossen en de andere activiteiten met een verbrandingsmotor (rijvaardigheidstrainingen e.d.) om zo onder de 8 uur per week te blijven is onzeker. Bij de huidige opgenomen regeling wordt er vanuit gegaan dat de 8 uur alleen betrekking heeft op recreatief, training- en/of wedstrijdgebruik. De rijvaardigheid wordt bij deze optie geacht daar niet onder te vallen, omdat dat met gekentekende auto's gebeurt. Dit wordt ondersteund door het feit dat diverse vergelijkbare activiteiten van 'slipscholen' elders in Nederland niet tot een geluidszonering hebben geleid. Echter vergelijkbare situaties waarbij dat gebruik opgeteld moet worden bij het gebruik van een race/rallycircuit zijn (nog) niet bekend. De relevante tekst uit het Besluit omgevingsrecht luidt:

Inrichtingen 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, 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;

Ad.2. Met geluidszone onzekere juridische instandhouding:

Er liggen twee geluid producerende inrichtingen naast (om) elkaar; het motorcrosssterrein en het rallycrosssterrein. Het gebruik van motorcrosssterrein leidt afzonderlijk beoordeeld niet tot een discussie voor het al dan niet opnemen van een geluidszone omdat het gebruik onomstotelijk onder de 8 uur per week blijft. Het motorcrossgebruik van het terrein levert wel meer lawaai op dan de rallycross. Als er vanwege al het gebruik van verbrandingsmotoren op het rallycrosssterrein wel een geluidszone opgenomen zou moeten worden, dan is het vanuit een goede ruimtelijke ordening moeilijker te verdedigen dat een terrein dat meer (maar kortdurender) lawaai maakt geen onderdeel uitmaakt van het industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder en dus niet gezoned zou worden. Des te meer omdat het motorcrosssterrein naast (om) het rallycrosssterrein ligt en bij de beoordeling van een goed woon- en leefklimaat het geluid van het motorcrosssterrein wel meegewogen dient te worden. Bij een geluidzone wordt het cumulatieve geluid vanwege het industrieterrein als geheel beoordeeld en het lijkt niet goed te onderbouwen dat in dit geval alleen de rallycrossbaan het industrieterrein uitmaakt en de motorcrossbaan daarbuiten gelaten wordt. Dat is te meer het geval, omdat de geluidzone rondom het Eurocircuit als geheel (beide banen samen) waarschijnlijk (veel) groter zal moeten zijn dan als deze alleen rondom de rallycrossbaan zou liggen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening lijkt een splitsing daarom moeilijker houdbaar. Het gevolg daarvan is wel dat er in de optie met zonering sprake zal zijn van een grotere zone, wat ook weer negatieve gevolgen heeft voor de juridische houdbaarheid, bijvoorbeeld omdat er dan meer woningen binnen de zone zullen liggen, waarvoor hogere waarden vastgesteld zullen moeten worden.

Daar komt nog bij dat de geluidzone, ook als deze alleen rondom de rallycrossbaan zou liggen, waarschijnlijk gedeeltelijk over het grondgebied van Bergeijk zal lopen. Dat betekent dat de raad van die gemeente (ongeveer) tegelijkertijd een bestemmingsplan zal moeten vaststellen waarin dat gedeelte van de geluidzone planologisch vastgelegd wordt. Zo niet, dan zal het bestemmingsplan Buitengebied door de Raad van State vernietigd worden, zo blijkt uit vaste jurisprudentie.