

**MER Eurocircuit**  
**Gemeente Valkenswaard**

## MER Eurocircuit Gemeente Valkenswaard

Opdrachtgever : Gemeente Valkenswaard  
 Projectnummer : 20170640  
 Status rapport / versie nr. : D02  
 Datum : 18 januari 2019  
 Opgesteld door : mr. ir. H. Wenting/ ir. H.J.M. Schipperen ing. J.A.F.J.M. Sips/  
 drs. C.J.M. Ottenhof/ M.A.N. van den Nouweland  
 Gecontroleerd door : drs. ing. M.G.A. van den Brink  
 Voor akkoord : drs. ing. M.G.A. van den Brink

Paraaf : 

Versie nr.	Datum	Omschrijving	Opgesteld door	Gecontroleerd door
C01	25-04-2018	Concept MER Eurocircuit	HW/JS/CO/MN	MB
D01	14-12-2018	MER Eurocircuit	HW/ES/JS/CO/MN	MB
D02	18-01-2019	MER Eurocircuit	HW/ES/JS/CO/MN	MB



**INHOUD** blz.

SAMENVATTING.....	3
1 INLEIDING .....	8
1.1 Aanleiding.....	8
1.2 Een nieuw bestemmingsplan.....	8
1.3 Waarom een m.e.r. doorlopen.....	9
1.4 Waar voldoet de MER aan.....	9
1.5 Te nemen besluiten.....	10
1.6 Commissie voor de milieueffectrapportage.....	10
1.7 Proces .....	11
1.8 Leeswijzer.....	13
2 KADERS VOOR HET MER.....	14
2.1 Het plangebied.....	14
2.2 Het studiegebied.....	17
2.3 Relevante plannen en besluiten voor het MER.....	17
2.4 Relevante beleidskaders en wet- en regelgeving voor het MER.....	20
2.5 Beoordelingsthema's .....	22
2.6 Wijze van beoordelen .....	23
3 VOorgenomen activiteit en alternatieven.....	24
3.1 Huidige situatie.....	24
3.2 Autonome ontwikkeling .....	25
3.3 Referentiesituatie .....	26
3.4 Nut en noodzaak.....	26
3.5 De voorgenomen activiteit .....	27
3.6 Alternatieven .....	27
4 EFFECTEN OP HET WOON- EN LEEFKLIJMAAT.....	30
4.1 Mobiliteit.....	30
4.2 Geluid.....	33
4.3 Luchtkwaliteit.....	36
4.4 Externe veiligheid.....	41
4.5 Geur.....	46
4.6 Stof.....	47
4.7 Klimaat.....	47
5 OVERIGE MILIEUEFFECTEN.....	49
5.1 Natuur.....	49
5.2 Bodem.....	53
5.3 Water.....	56
5.4 Archeologie.....	59
5.5 Landschap .....	61

6	OVERZICHT EFFECTEN EN CONCLUSIES.....	63
6.1	Overzicht effecten .....	63
6.2	Cumulatie .....	64
6.3	Conclusie.....	65
7	LEEMTEN IN INFORMATIE EN EVALUATIE .....	67
7.1	Leemten in kennis en informatie .....	67
7.2	Evaluatie.....	68

## **BIJLAGEN**

- 1 Onderzoek mobiliteit MER Eurocircuit, 16 januari 2019
- 2 Akoestisch onderzoek MER Eurocircuit, 3 december 2018
- 3 Onderzoek luchtkwaliteit MER Eurocircuit, 18 januari 2019
- 4 Natuurtoets Eurocircuit Valkenswaard, 18 januari 2019
- 5 Memo Stikstofdepositie Eurocircuit Valkenswaard, 16 januari 2019
- 6 Vooronderzoek bodem MER Eurocircuit, 13 december 2018
- 7 Archeologisch Bureauonderzoek (BO) Valkenswaard Eurocircuit, 4 april 2018
- 8 Memo beantwoording voorlopig toetsingsadvies Commissie MER

## **SAMENVATTING**

### **Het Eurocircuit**

Op het Eurocircuit zijn verschillende verenigingen gehuisvest, waaronder de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV). Het gebruik van het Eurocircuit is juridisch-planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan 'Buitengebied 1977'. In dit bestemmingsplan zijn geen restricties opgenomen over het aantal gebruiksuren van het circuit. Bovendien is er geen onderscheid gemaakt in terreingebruik. Overal 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.

### **Waarom dit milieueffectrapport (MER)?**

Het is niet duidelijk wat de milieubelasting van de activiteiten op het Eurocircuit op de omgeving is. Daarnaast heeft de rallycross vereniging wensen om haar activiteiten uit te breiden, waarbij de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen kunnen worden overschreden. De gemeente Valkenswaard wil ter voorbereiding op het bestemmingsplan voor het Eurocircuit de gevolgen van de activiteiten op het Eurocircuit voor het milieu goed in beeld te brengen. Om deze reden is er voor gekozen om een MER op te stellen.

### **Wat is een MER en wat is het doel?**

In hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer is vastgelegd dat het, bij bepaalde plannen en/of besluiten met mogelijke grote milieugevolgen, verplicht is informatie te verzamelen over de als gevolg van de ingreep optredende milieugevolgen. Voor deze plannen en/of besluiten wordt een procedure milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Doel van de milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats geven in de besluitvorming. De resultaten van de procedure worden vastgelegd in het milieueffectrapport (MER). In dit MER zijn de milieueffecten van de toegestane activiteiten op het Eurocircuit onderzocht op de thema's geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, geur, mobiliteit, natuur, bodem, water en archeologie. Omdat voor de activiteiten van de Nederlandse Rallycrossvereniging en de Motorsport Vereniging Valkenswaard sprake is van mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zijn de activiteiten van deze verenigingen in dit MER onderzocht. De overige verenigingen zijn van ondergeschikt belang.

### **Voorgenomen activiteit en alternatieven**

In dit MER is de milieubelasting van de vergunde activiteiten van de NRV en de MVV onderzocht. (de referentiesituatie). Vervolgens is de milieubelasting van de (uitbreidings)wensen van beide verenigingen (de voorgenomen activiteit) ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld. Om een beeld te krijgen wat de milieubelasting is van de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan, is de mogelijke milieubelasting op basis van de geldende geluidzone van rechtswege onderzocht (alternatief 1). Binnen deze zone van rechtswege is zo intensief gebruik van het rallycrossterrein mogelijk ten opzichte van de referentiesituatie.

De gemeente Valkenswaard heeft hoge ambities als het gaat om duurzaamheid voor het gebied De Grote Heide. Om deze reden is er een milieuvriendelijk alternatief (alternatief 2) onderzocht. Voor dit alternatief is er vanuit gegaan dat op het Eurocircuit geen gebruik meer wordt gemaakt van crossvoertuigen die voorzien zijn van verbrandingsmotoren, maar enkel elektrisch worden aangedreven.

Uit de eerste onderzoeken is gebleken dat met name de wedstrijden van de Supermoto voor veel geluidbelasting zorgen. In overleg met de NRV is een alternatief geformuleerd waarbij geen Supermoto wedstrijden meer worden georganiseerd en is het aantal dagen waarop de meest luidruchtige activiteiten plaatsvinden in dit alternatief gereduceerd (alternatief 3) ten opzichte van de voorgenomen activiteit.

### Wat is er onderzocht?

In dit MER voor het Eurocircuit zijn verschillende milieuaspecten inzichtelijk gemaakt voor diverse thema's. Om de belangen van de omwonenden goed af te kunnen wegen zijn de effecten op het woon- en leefklimaat, zoals mobiliteit, geluid- en geurhinder en luchtkwaliteit in beeld gebracht. Daarnaast zijn de aspecten natuur, bodem, water en archeologie beoordeeld. In onderstaande tabel is een overzicht van de onderzochte aspecten weergegeven.

Thema	Milieuaspect	Beoordelingscriterium
Woon- en leefklimaat	Geluidhinder	Effect op het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen
		Effect op het aantal geluidbelaste dagen
		Effect op de hoogte van het maximaal geluidniveau
	Luchtkwaliteit	Effect op de contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> )
		Effect op jaargemiddelde concentraties NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ter plaatse van de omliggende (vakantie)woningen
	Externe veiligheid	Effect op plaatsgebonden risico
		Effect op groepsrisico
	Geurhinder	Effect op het aantal geurbelaste woningen
	Stofhinder	Zie luchtkwaliteit
Mobiliteit	Verkeer	Effect op de verkeerssituatie
	Parkeren	Effect op de parkeersituatie
Natuur	Soortenbescherming	Effect op de beschermd flora en fauna
	Gebiedsbescherming	Effect op het Nationaal Natuurnetwerk (NNN)
		Effect op Natura 2000-gebieden
Bodem	Bodemkwaliteit	Effect op (water-)bodempkwaliteit
	Bodemfunctieklaas	Effect op bodemfunctieklaas door bodemgebruik
Water	Waterkwaliteit	Effect op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater
	Oppervlaktewater	Effect op het waterpeil
	Geohydrologie	Effect op de mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen
Archeologie	Archeologische waarden	Effect op gebieden met een archeologische verwachtingswaarde
Landschap	Landschappelijke inpassing	Effect op het landschap

Waar mogelijk zijn de effecten kwantitatief inzichtelijk gemaakt. Dit is bijvoorbeeld gedaan door het berekenen van de effecten middels rekenmodellen.

### Wijze van beoordelen

De effecten van de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie zijn beschreven en beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

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

### Overzicht effecten

De effecten van de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie zijn in onderstaande tabel samengevat.

Milieucriterium	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1 (zone van rechtswege)	Alternatief 2 (milieuvriendelijk alternatief)	Alternatief 3 (minder activiteiten rallycross)
<b>Mobiliteit</b> Verkeerssituatie	De I/C waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt minder dan 0,9.	De I/C waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt minder dan 0,9.	De I/C waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt minder dan 0,9.	De I/C waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt minder dan 0,9.
<b>Mobiliteit</b> Parkeersituatie	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 40-80%.	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 40-80%.	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 40-80%.	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 40-80%.
<b>Geluid</b> Aantal geluidbelaste (vakantie)woningen	Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen verandert niet of nauwelijks.	Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen neemt toe (meer dan een verdubbeling).	Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen halveert of meer.	Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen verandert niet of nauwelijks.
<b>Geluid</b> Aantal geluidbelaste dagen	Het aantal geluidbelaste dagen neemt significant toe (met meer dan 12 dagen).	Het aantal geluidbelaste dagen neemt significant toe (met meer dan 12 dagen).	Het aantal geluidbelaste dagen neemt af (meer dan 12 dagen).	Het aantal geluidbelaste dagen neemt toe (12 dagen of minder).
<b>Geluid</b> Maximaal geluidniveau	Het maximaal geluidniveau blijft nagenoeg gelijk.	Het maximaal geluidniveau neemt significant toe (meer dan 5 dB).	Het maximaal geluidniveau verbetert aanzienlijk en neemt af (meer dan 5 dB).	Het maximaal geluidniveau blijft nagenoeg gelijk.
<b>Lucht kwaliteit</b> Contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> )	De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één stof wordt meer dan verdubbeld.	De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één stof wordt meer dan verdubbeld.	De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één stof wordt gereduceerd tot binnen de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit of gelijk aan de achtergrondconcentratie.	De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één stof wordt meer dan verdubbeld.
<b>Lucht kwaliteit</b> Jaargemiddelde concentraties NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ter plaatse van de omliggende (vakantie)woningen	De jaargemiddelde concentraties van één of meerdere stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie)woningen toe tussen 0,1 en 1,2 µg/m <sup>3</sup> .	De jaargemiddelde concentraties van één of meerdere stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie)woningen toe tussen 0,1 en 1,2 µg/m <sup>3</sup> .	De jaargemiddelde concentraties van één of meerdere stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie)woningen af tot de achtergrondconcentratie.	De jaargemiddelde concentraties van één of meerdere stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie)woningen toe tussen 0,1 en 1,2 µg/m <sup>3</sup> .
<b>Externe veiligheid</b> Plaatsgebonden risico	Het plaatsgebonden risico verandert niet.	Het plaatsgebonden risico verandert niet.	Het plaatsgebonden risico verandert niet.	Het plaatsgebonden risico verandert niet.
<b>Externe veiligheid</b> Groepsrisico	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.
<b>Geur</b> Aantal geurbelaste woningen	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.
<b>Natuur</b> Natura 2000-gebied	De bijdrage aan de verzuring en vermisting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid blijft nagenoeg gelijk.	De bijdrage aan de verzuring en vermisting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid zijn veel groter.	De bijdrage aan de verzuring en vermisting door N-depositie uit de lucht zijn minder en de verstoring door geluid is nihil.	De bijdrage aan de verzuring en vermisting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid blijft nagenoeg gelijk.
<b>Natuur</b> Natuurnetwerk Nederland	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.
<b>Natuur</b> Vogels	De invloed op vogels is licht negatief.	De invloed op vogels is sterk negatief.	De invloed op vogels is sterk positief.	De invloed op vogels is licht negatief.

<b>Bodem</b> (Water-) bodemkwaliteit	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.
<b>Bodem</b> Bodemfunctieklaas door bodemgebruik	De bodemfunctieklaas verandert niet door het gebruik.	De bodemfunctieklaas verandert niet door het gebruik.	De bodemfunctieklaas verandert niet door het gebruik.	De bodemfunctieklaas verandert niet door het gebruik.
<b>Water</b> (Grond)waterkwaliteit	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater wijzigt niet.	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater wijzigt niet.	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater wijzigt niet.	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater wijzigt niet.
<b>Water</b> Oppervlaktewater	Het waterpeil wijzigt niet.	Het waterpeil wijzigt niet.	Het waterpeil wijzigt niet.	Het waterpeil wijzigt niet.
<b>Water</b> Geohydrologie	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.
<b>Archeologie</b> Gebieden met een archeologische verwachtingswaarde	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.
<b>Landschap</b> Landschappelijke inpassing	De effecten op het landschap wijzigen niet.	De effecten op het landschap wijzigen niet.	De effecten op het landschap wijzigen niet.	De effecten op het landschap wijzigen niet.

## Conclusie

Alle milieuaspecten van de referentiesituatie van het Eurocircuit zijn onderzocht. De voorgenomen activiteit en de drie alternatieven (zone van rechtswege, milieuvriendelijk alternatief en minder activiteiten rallycross) zijn ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld.

Op basis van tabel 6.1 kan worden beoordeeld dat de voorgenomen activiteit op een aantal punten negatief scoort ten opzichte van de referentiesituatie. Met name het aantal geluidbelaste dagen neemt toe. Omdat de verschillende akoestische situaties uit de referentiesituatie bij de voorgenomen activiteit grotendeels dezelfde zijn, treden er nauwelijks verschillen op tussen de geluidbelastingen en de geluidcontouren tussen de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit.

Met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit leidt de voorgenomen activiteit tot een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie, maar de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden, waardoor de Wet luchtkwaliteit niet belemmerend zal zijn voor de voorgenomen activiteit.

Daarnaast is er vanwege geluid een licht negatief effect op vogels. In de referentiesituatie wordt reeds 410 hectare verstoord door geluid. In de voorgenomen activiteit is dat 412 hectare. Het aantal vogelsoorten dat wordt verstoord is in de referentiesituatie 110 en de voorgenomen activiteit 111. Het aantal vogelsoorten met territoria dat wordt verstoord is in de referentiesituatie 66 en de voorgenomen activiteit 67. De verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie is derhalve zeer beperkt.

Alternatief 1 (zone van rechtswege) scoort op een aantal punten (zeer) negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Met de zone van rechtswege is de geluidsruijme, die geldt op basis van het vigerende bestemmingsplan, weergegeven.



Er wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld om de geluidsruimte te beperken. Indien geen nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld, geldt dit alternatief als het toetsingskader voor geluid bij vergunningverlening.

Alternatief 2 (milieuvriendelijk alternatief) scoort op een aantal punten positief tot zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie. Dit alternatief is gebaseerd op de visie De Groote Heide waarin is aangegeven dat het Eurocircuit zal moeten transformeren naar een duurzame toekomst, waarbij ingezet wordt op innovatie van de motoren rallycross naar milieuvriendelijke varianten die geen geluid meer produceren. De eerste activiteiten met elektrische voertuigen hebben al plaatsgevonden.

Alternatief 3 (verminderde activiteiten rallycross) scoort op dezelfde punten als de voorgenomen activiteit negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat er sprake is van minder activiteiten scoort dit alternatief positiever dan de voorgenomen activiteit. Met name het aantal geluidbelaste dagen is lager dan bij de voorgenomen activiteit. Daarbij komt dat de activiteiten met de hoogste geluidbelasting (Supermoto-wedstrijden) zijn geschrapt.

Voor de aspecten die negatief scoren ten opzichte van de referentiesituatie zijn mitigerende maatregelen beschreven. Alternatief 2 en 3 sorteren al voor op mitigerende maatregelen voor geluid en luchtkwaliteit, respectievelijk door het rijden met elektrische voertuigen en het verminderen van het aantal (veel geluidproducerende) activiteiten. Dit zijn brongerichte maatregelen. Een andere mogelijke bronmaatregel is het toepassen van geluiddempers. Geluidoverdrachtbeperkende maatregelen (plaatsen van geluidschermen of geluidwallen) zijn onderzocht, maar worden gezien niet reëel geacht (relatief weinig geluidreductie en zeer kostbaar). De genoemde maatregelen hebben ook een positief effect op natuurgebieden en vogels. Daarnaast leveren elektrische voertuigen een positieve bijdrage aan de stikstofdepositie.

### **Het vervolg**

Het MER gaat verder de procedure in. Onderstaand zijn de vervolgstappen toegelicht.

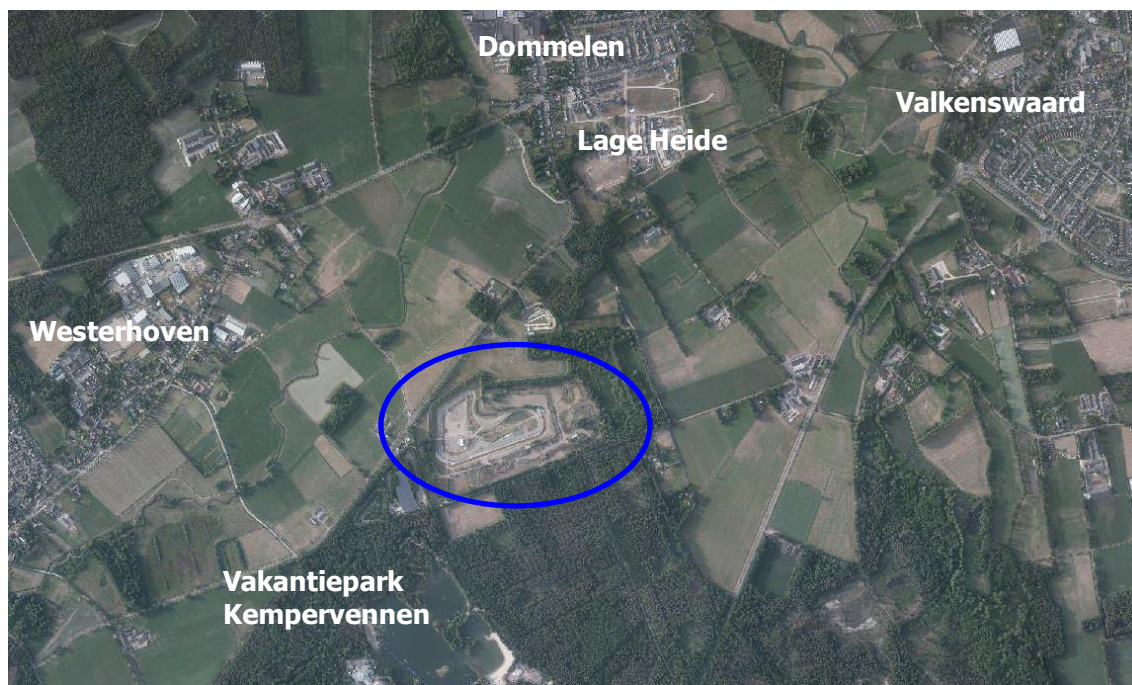
- Besluit: de gemeenteraad stelt het bestemmingsplan en het MER gewijzigd vast, waarbij rekening wordt gehouden met de milieugevolgen en de binnengekomen adviezen en zienswijzen.
- Beroep: na het besluit wordt de MER samen met het vastgestelde bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen binnen deze termijn een beroep indienen.
- Evaluatie: het bevoegd gezag onderzoekt de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van de voorgenomen activiteit.

## 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

Het Eurocircuit is sinds begin jaren 70 van de vorige eeuw gevestigd in het buitengebied van Valkenswaard. Het was destijds het eerste speciaal voor de autosport rallycross gebouwde circuit ter wereld. De Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) organiseerde de wedstrijden. In 1976 kreeg de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV) de beschikking over het circuit naast het circuit voor de rallycross. Het Eurocircuit is al enkele jaren het decor voor de Dakar Pre-proloog.

In de loop der jaren is een situatie ontstaan waarbij het feitelijk gebruik van het plangebied en hetgeen planologisch is vastgelegd, niet meer met elkaar in overeenstemming zijn. Ook sluit het planologisch kader niet aan op de vigerende milieuvergunningen voor het plangebied. Om het Eurocircuit op een juiste wijze juridisch te verankeren, wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Vanwege de omvang van de activiteiten in het plangebied en de (mogelijke) gevolgen hiervan op de omgeving, is het bestemmingsplan op grond van de Wet milieubeheer planMER-plichtig. Dit milieueffectrapport (MER) beschrijft de milieugevolgen van het nieuwe bestemmingsplan Eurocircuit.



Ligging Eurocircuit (blauw)

### 1.2 Een nieuw bestemmingsplan

Het gebruik van het Eurocircuit is juridisch-planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan 'Buitengebied 1977'. In dit bestemmingsplan zijn geen restricties opgenomen over het aantal gebruiksuren van het circuit. Bovendien is er geen onderscheid gemaakt in terreingebruik. Overal 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, dat 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. Op 22 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard besloten dat de wensen van de verenigingen op het Eurocircuit leidend zijn voor het nieuwe bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 is een uitgebreide toelichting opgenomen van de wensen (de voorgenomen activiteit).

### 1.3 Waarom een m.e.r. doorlopen

Ter verduidelijking van dit rapport allereerst een tweetal afkortingen die veelvuldig gebruikt 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 het plangebied 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 het plangebied is 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 is ervoor gekozen om direct een m.e.r.-procedure te doorlopen. Voor de inrichting van de motorcross geldt een openstelling die 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, is ook de inrichting van de motorcross meegenomen in de m.e.r.-procedure.

### 1.4 Waar voldoet de MER aan

In de Wet milieubeheer is vastgelegd aan welke eisen een MER moet voldoen. Voorliggende MER is opgebouwd conform de onderstaande eisen uit de Wet milieubeheer.

- a. Doel: een beschrijving van wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.
- b. Voorgenomen activiteit en alternatieven: een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor, inclusief de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven. In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit ook een beschrijving van de wijze waarop de voorgenomen activiteit zal worden uitgevoerd.
- c. Relevante plannen en besluiten: in het geval van een m.e.r.-plichtig plan een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven. In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit een aanduiding van dit besluit (of besluiten) en een overzicht van de eerder genomen beslissingen van bestuursorganen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.

- d. Huidige situatie en autonome ontwikkeling: een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.
- e. Effecten: een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven kunnen hebben, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.
- f. Vergelijking: een vergelijking van de beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu (punt d) met de beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en elk van de in beschouwing genomen alternatieven (punt e).
- g. Mitigerende en compenserende maatregelen: een beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.
- h. Leemten in informatie: een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu (punten d en e) als gevolg van het ontbreken van de benodigde gegevens.
- i. Samenvatting: een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

## 1.5 Te nemen besluiten

### *Vaststelling bestemmingsplan Eurocircuit*

Voor het Eurocircuit wordt door de gemeente Valkenswaard een bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan biedt het juridisch-planologisch kader voor de activiteiten op het Eurocircuit. Omdat de geluidszone vanwege het circuit ook op het grondgebied van de gemeente Bergeijk ligt, wordt voor dit deel een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld. De gemeenteraden nemen tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan een besluit over het milieueffectrapport.

### *Omgevingsvergunning*

Voor de wijzigingen ten opzichte van de huidige milieuvergunning moet een omgevingsvergunning voor het veranderen van de inrichting worden aangevraagd. Indien sprake is van een openstelling van minder dan 8 uur per week voor het rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, is de gemeente Valkenswaard bevoegd gezag. Indien sprake is van een opstelling van meer dan 8 uur per week, dan is de provincie Noord-Brabant bevoegd gezag (bijlage I onderdeel C categorie 19 Besluit omgevingsrecht).

## 1.6 Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage is om advies gevraagd over de kwaliteit van het MER. De Commissie heeft op 3 augustus 2018 een advies gegeven. Dit advies is op 7 augustus 2018 met de Commissie besproken. Op 15 augustus 2018 heeft de Commissie een voorlopig toetsingsadvies over het MER gegeven. Naar aanleiding van het advies van de Commissie is de MER aangepast. De wijze waarop het advies van de Commissie is in de MER is verwerkt, is aangegeven in de 'Memo beantwoording voorlopig toetsingsadvies Commissie MER', dat als bijlage bij de MER is opgenomen.

## 1.7 Proces

### 1.7.1 Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Ter voorbereiding op deze MER heeft de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Eurocircuit Valkenswaard' in de gemeente Valkenswaard vanaf 1 februari 2018 zes weken ter inzage gelegen gelijktijdig met het voorontwerpbestemmingsplan Eurocircuit. De geluidcontour van het Eurocircuit ligt deels op het grondgebied van de gemeente Bergeijk. De gemeente Bergeijk heeft daarom de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Eurocircuit Valkenswaard' gelijktijdig met het voorontwerpbestemmingsplan 'geluidscontour Eurocircuit' vanaf 15 februari 2018 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Een ieder kon gedurende deze periode een inspraakreactie indienen. Er zijn in totaal 3 zienswijzen ingediend.

Onderstaand zijn de ingekomen zienswijzen samengevat weergegeven. Per zienswijze is kort aangegeven een beantwoording aangegeven.

#### 1. *Groen en Heem Valkenswaard d.d. 2 maart 2018*

Inspreker maakt een aantal inhoudelijke opmerkingen op het NRD met betrekking tot het bevoegd gezag, de referentiesituatie, de huidige activiteiten, beleid, de alternatieven, een beschrijving van de inhoud van de MER en de verschillende milieuthema's.

##### Reactie:

De reacties zijn voor zover relevant bij het opstellen van de MER meegenomen.

#### 2. *Van Iersel Luchtman Advocaten, namens de Nederlandse Rallycross Vereniging en de Stichting Exploitatie Eurocircuit d.d. 13 maart 2018*

Inspreker verzoekt een zodanige planregeling op te nemen voor het autorallycrosscircuit, dat de gewenste gebruiksactiviteiten zoals beschreven in de rapporten van Peutz d.d. 13 maart 2018 nummer E 1040-6-RA en nummer E 1040-7-RA, kunnen worden gerealiseerd en zodat een bedrijfseconomische gezonde exploitatie mogelijk is.

##### Reactie:

Mede naar aanleiding van de inspraakreactie van de Nederlandse Rallycross Vereniging zijn de wensen van de vereniging als voorgenomen activiteit in het MER opgenomen.

#### 3. *Waterschap De Dommel d.d. 13 maart 2018*

Inspreker wil dat in het MER-rapport wordt opgenomen hoe wordt voorkomen dat de bodem, het grondwater en het oppervlaktewater vervuild raken met vloeistoffen zoals brandstof, koelvloeistof of remvloeistof en hoe wordt voorkomen dat de beschermende laag van de voormalige vuilstort beschadigd raakt door de activiteiten die er op plaatsvinden.

##### Reactie:

In de paragraaf over water wordt op deze aspecten ingegaan.

#### 4. *Center Parcs De Kempervennen*

Inspreker verzoekt de invloed van het gebruik van het Eurocircuit op de Kempervennen in kaart te brengen en passende maatregelen te treffen voor de overlast die wordt ervaren met betrekking tot geluid-, geur- en stofhinder en parkeren.

##### Reactie:

In de hoofdstukken 4 en 5 wordt ingegaan op de effecten van de aspecten geluid, geur en stof op de omgeving.

### 1.7.2 Participatie

Op 20 maart 2018 heeft een overleg plaatsgevonden met Nederlandse Rallycross Vereniging en de Motor Vereniging Valkenswaard. Doel van dit overleg was het bespreken van de voorgenomen activiteit met de gebruikers van het Eurocircuit. De activiteiten zoals beschreven in de op 13 maart 2018 ingediende inspraakreactie van de Nederlandse Rallycross Vereniging en de Exploitatie Stichting Eurocircuit, zijn besproken. Ook is de voorgenomen activiteit van de Motor Vereniging Valkenswaard geconcretiseerd.

Op 2 juli 2018 heeft de gemeente een werkgroepsessie georganiseerd met de rallycrossvereniging en de omwonenden. Deze sessie heeft niet het gewenste resultaat opgeleverd. Daarom is besloten een online enquête uit te zetten onder ruim 700 omwonenden (zie Draagvlakonderzoek).

Naar aanleiding van het advies van de Commissie MER zijn de feitelijke situatie en de voorgenomen situatie uitgebreid in beeld gebracht. Deze uitgangspunten zijn op 20 november 2018 met de NRV besproken en op 26 november 2018 met Groen en Heem.

### Draagvlakonderzoek

De gemeente wilde weten hoe omwonenden en/of belanghebbenden over het gebruik van het circuit denken en heeft Citisens gevraagd dit in kaart te brengen door middel van een online draagvlakonderzoek.<sup>1</sup> Onderstaand zijn de belangrijkste resultaten weergegeven.

1. 79% van de respondenten geeft aan zich zorgen te maken over de uitbreiding van tenminste één van de activiteiten. De meest genoemde zorgen zijn geluidsoverlast, belasting van het milieu en verkeersoverlast.
2. Mensen die het dichtst bij het circuit wonen (minder dan 1000 meter) zijn het minst voor uitbreiding van de activiteiten en het meest voor de vermindering van de activiteiten. Zij maken zich ook het meeste zorgen over geluidsoverlast bij de uitbreiding van activiteiten. Opvallend is dat deze groep zich bij een uitbreiding van de trainingdagen met voertuigen op kenteken minder zorgen maken over geluidsoverlast dan andere groepen.
3. Meer dan de helft van de respondenten ervaart overlast van het circuit (52%). 75% van de respondenten die in een straal van minder dan 1000 meter van het circuit woont, geeft aan overlast te hebben. In een straal van 1000 tot 1250 meter is dat 56%. De meest genoemde oorzaken zijn geluidsoverlast van motoren, rallyauto's en de omroepinstallatie.
4. Ongeveer de helft (49%) van de respondenten vindt dat Valkenswaard trots moet zijn op het Eurocircuit. 60% van de respondenten geeft aan nog nooit een activiteit op het Eurocircuit te hebben bezocht. De grote evenementen worden het meest bezocht door bewoners (27%).
5. De grootste groep van de bewoners is voor het gelijk houden van de activiteiten van het Eurocircuit (34%). 24% van de bewoners wil dat de activiteiten verminderd worden en 28% van de respondenten geeft aan geen bezwaren te hebben tegen het vergroten van de activiteiten. De overige 14% heeft geen mening of weet het niet.

### 1.7.3 Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan Eurocircuit en MER

Het ontwerpbestemmingsplan Eurocircuit en de planMER hebben in Valkenswaard vanaf 23 mei 2018 6 weken ter inzage gelegen. In Bergeijk hebben het ontwerpbestemmingsplan en de planMER met ingang van 21 juni 2018 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periodes heeft eenieder de mogelijkheid gekregen om een zienswijze in te dienen. De ingekomen zienswijzen zijn samengevat en van beantwoording voorzien in een nota van zienswijzen. De nota van zienswijzen is als bijlagen bij de bestemmingsplannen toegevoegd. De zienswijzen zijn meegenomen in het advies van de Commissie MER.

<sup>1</sup> Citisens, Draagvlakonderzoek Eurocircuit, augustus 2018

## **1.8 Leeswijzer**

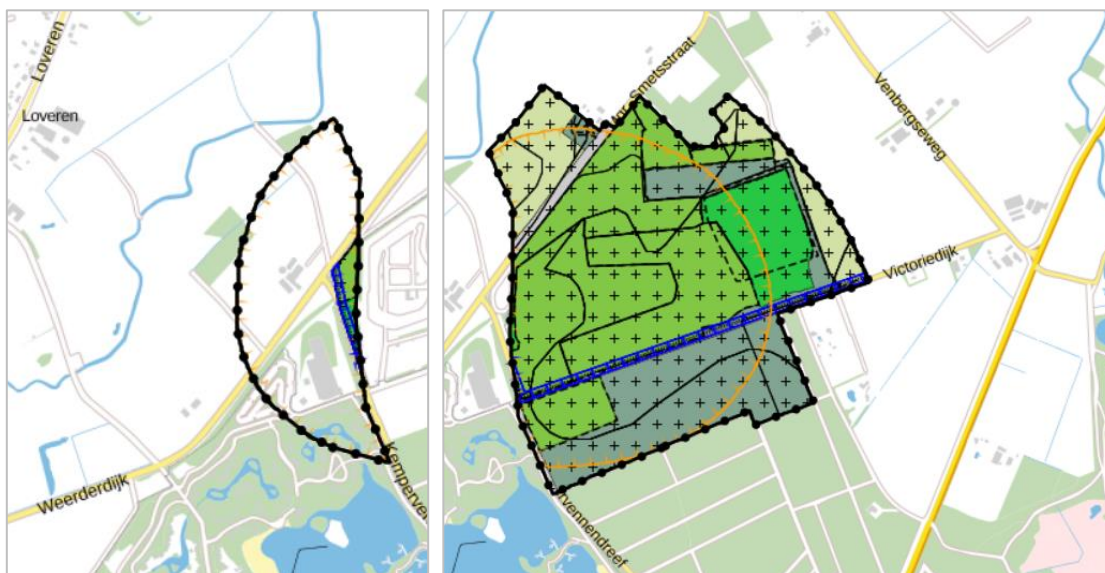
In hoofdstuk 2 zijn de kaders voor het planMER voor het Eurocircuit beschreven. De kaders worden gevormd door het plan- en studiegebied, de activiteiten die plaatsvinden op het Eurocircuit, de besluiten die zijn genomen ten behoeve van het Eurocircuit, de relevante beleidskaders en wet- en regelgeving en de ontwikkelingen in de omgeving. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit, de nut- en noodzaak van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. De effecten op het woon- en leefklimaat komen in hoofdstuk 4 aan bod en de overige milieuaspecten in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 is een overzicht van de effecten en de conclusies weergegeven. Tot slot zijn de leemten in kennis en informatie en aanbevelingen in hoofdstuk 7 beschreven.

## 2 KADERS VOOR HET MER

In dit hoofdstuk worden de kaders van het milieueffectrapport voor het Eurocircuit beschreven. De kaders worden gevormd door het plan- en studiegebied, de activiteiten die plaatsvinden op het Eurocircuit, de besluiten die zijn genomen ten behoeve van het Eurocircuit, de relevante beleidskaders en wet- en regelgeving, de beoordelingsthema's en de wijze van beoordelen.

### 2.1 Het plangebied

Het Eurocircuit is gelegen aan de westzijde van de gemeente Valkenswaard, grenzend aan de gemeente Bergeijk. Het plangebied van het bestemmingsplan Eurocircuit wordt globaal begrensd door de Monseigneur Smetsstraat aan de noordzijde, in het westen door de Kempervennendreef, door de Victoriedijk aan de zuidzijde en in het oosten door diverse agrarische percelen en de toekomstige N69. De gronden die vallen binnen de geluidcontour van het Eurocircuit, behoren ook tot het plangebied. Dit betekent dat het plangebied deels op het grondgebied van de gemeente Bergeijk ligt. Het plangebied van voorliggende MER is gelijk aan de plangebieden van de bestemmingsplannen voor het Eurocircuit.



*Plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan Eurocircuit (links gemeente Bergeijk en rechts gemeente Valkenswaard)*

Het plangebied voor het MER bestaat uit de terreinen van de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV). In dit gebied vinden activiteiten met verbrandingsmotoren plaats die mogelijk nadelige effecten kunnen hebben op het milieu. Daarnaast worden de gronden gebruikt door andere verenigingen. Deze zijn beschreven in paragraaf 2.1.3.



Onderstaande foto's geven een indruk van de rallycross- en het motorcrossterrein.



*Terrein Nederlandse Rallycross Vereniging en de Motorsport Vereniging Valkenswaard*



*Foto's autorally*



*Foto's motorcrossterrein*

### 2.1.1 Nederlandse Rallycrossvereniging (NRV)

De NRV is samen met de Motorsport Vereniging Valkenswaard gebruiker van het eerste uur van het Eurocircuit. Op het terrein van de NRV is een ruim 1.000 meter lang en minimaal 10 meter breed autoparcours aanwezig. Dit parcours is voor 60% geasfalteerd en de overige 40% is voorzien van een leem- en gravellaag. Op het binnenterrein van het parcours zijn verschillende faciliteiten, waaronder de wedstrijdstoren, een kantoor, een hefbrug/weegbrug, het medisch centrum, het perscentrum, de wasplaats, douches en toiletten en een kantine aanwezig.

### 2.1.2 Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV)

Op het terrein van de MVV is een motorparcours, met springbulten, aanwezig met een lengte van ongeveer 2 kilometer en een minimale breedte van 8 meter. Dit parcours is volledig onverhard. 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.

### 2.1.3 Overige activiteiten

De gronden van het Eurocircuit zijn in eigendom van de gemeente Valkenswaard. De gemeente verhuurt deze gronden aan de gebruikers van het Eurocircuit. Naast de Nederlandse Rallycrossvereniging en Motorsport Vereniging Valkenswaard maakt er nog een aantal actieve verenigingen gebruik van het Eurocircuit: Toer- en Wielclub De Kempen, Fietscrossclub Lion d'Or en Politiehondenvereniging De Verdediger en de schietlocatie van het St. Martinusgilde. Het nieuwe bestemmingsplan voor het Eurocircuit maakt daarnaast ook outdoor activiteiten mogelijk.



Activiteiten op het Eurocircuit

De Nederlandse Rallycrossvereniging en de Motorsport Vereniging Valkenswaard zijn voor wat betreft de MER het meest relevant, omdat voor deze verenigingen sprake is van mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De overige verenigingen zijn van ondergeschikt belang.

Omwonenden en verenigingen hebben gevraagd om duidelijkheid over de kaders en uitgangspunten waarbinnen de activiteiten op het Eurocircuit nu en in de toekomst plaats kunnen (blijven) vinden. Het gaat hierbij om het gebruik van de twee crossverenigingen. De omwonenden maken geen bezwaar tegen het gebruik van het terrein door andere verenigingen.<sup>2</sup>

De activiteiten van de overige verenigingen zijn meegenomen in het bepalen van de referentiesituatie. De activiteiten van deze verenigingen wijzigen niet. Om deze redenen zijn de overige activiteiten niet apart beschouwd in de voorgenomen activiteit en de alternatieven.

## 2.2 Het studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarin de effecten van de activiteiten op het Eurocircuit worden verwacht. Het studiegebied verschilt per milieuaspect. Zo hebben de activiteiten op het Eurocircuit een groter effect op de geluidsbelasting in de omgeving dan op de bodemkwaliteit. Het betreft in ieder geval de directe 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. Naast de bestaande woongebieden ligt ten zuidwesten van het Eurocircuit het recreatiepark De Kempervennen.

## 2.3 Relevante plannen en besluiten voor het MER

Het Eurocircuit heeft een lange geschiedenis. Deze geschiedenis heeft er mede toe geleid dat er nu een MER moet worden opgesteld. In deze paragraaf zijn de belangrijkste plannen en besluiten toegelicht.

### 2.3.1 Vaststelling bestemmingsplan Buitengebied met crossterrein 1977

Het gebruik van het Eurocircuit is juridisch-planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan 'Buitengebied 1977'. In dit bestemmingsplan zijn geen restricties opgenomen over het aantal gebruiksuren van het circuit. Bovendien is er geen onderscheid gemaakt in terreingebruik. Overal binnen de bestemming 'crossterrein' worden de aangegeven sporten en activiteiten op dit moment toegestaan.

### 2.3.2 Verlening milieuvergunningen 1993 en 1999

Voor de Nederlandse Rallycross Vereniging geldt een milieuvergunning (Hinderwetvergunning 27/89-III) d.d. 31 augustus 1993 voor het oprichten en in werking hebben van een inrichting tot het beoefenen van de autorallysport op een autorally-sportcircuit. Op 15 juni 1999 is een vergunning verleend voor het uitbreiden en/of wijzigen van de inrichting (Hw 63/98 III). Voor Motorsportvereniging Valkenswaard geldt een milieuvergunning (Hw 26/89-III) d.d. 31 augustus 1993 voor het oprichten en in werking hebben van een inrichting tot het beoefenen van de motorsport op het motorsportcircuit.

In beide milieuvergunningen is vastgelegd dat het niet is toegestaan om na 20:00 uur met 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.

<sup>2</sup> Collegevoorstel visie gemeente Valkenswaard: Conserveren gebruik Eurocircuit, kenmerk 253948/253955 d.d. 16 mei 2017 en Besluit college d.d. 23 mei 2017

### 2.3.3 Zone van rechtswege 1 juli 1993

Indien op 1 juli 1993 om bestaande industrieterreinen nog geen zone in het bestemmingsplan was vastgesteld, zijn deze terreinen op dat moment van rechtswege van een geluidzone voorzien (art. 59 Wgh (oud), art. 52 Wgh). De zone van rechtswege wordt bepaald door de actuele geluidbelasting vanwege het industrieterrein op 1 juli 1993. Door middel van akoestisch onderzoek moet de ligging van de zonegrens worden bepaald.

In het bestemmingsplan Buitengebied 1977 zijn de gronden van het Eurocircuit bestemd voor de uitoefening van wiel-, motor- en autosport. Er zijn geen beperkingen gesteld aan de omvang van het gebruik in uren per week. Het bestemmingsplan Buitengebied 1977 sluit derhalve geen grote lawaaimakers uit, daarom geldt bij het Eurocircuit een zone van rechtswege.

In bijlage 5 en 7 van het akoestisch onderzoek van DGMR uit 1985 zijn de 50 dB(A)-contouren opgenomen die gelden voor een autocross respectievelijk een motorcross wedstrijd. Deze contouren moeten worden aangehouden als zone van rechtswege.

### 2.3.4 Raadsopdracht Eurocircuit 25 april 2013

Op basis van de input van de fracties is op 25 april 2013 voor het Eurocircuit een raadsopdracht samengesteld. Hierbij geeft de raad het college opdracht om bij het opstellen van een bestemmingsplan voor het Eurocircuit de volgende uitgangspunten in acht te nemen:

- a. faciliteer en ondersteun de wensen van de huidige gebruikers;
- b. geef ruimte aan nieuwe vormen van intensieve dagrecreatie;
- c. onderzoek de bundeling van lawaaisporten op het Eurocircuit;
- d. zorg voor een verbetering van entree, ontsluiting en bereikbaarheid;
- e. zorg voor een structurele parkeervoorziening nabij het Eurocircuit;
- f. benut de mogelijkheden van het Eurocircuit voor de promotie van Valkenswaard.

### 2.3.5 Voorbereidingsbesluit en gebruiksprogramma Eurocircuit 23 mei 2017

Op 23 mei 2017 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard een voorbereidingsbesluit genomen met als doel om te voorkomen dat er activiteiten gaan plaatsvinden die in strijd zijn met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan.

Het college van burgemeester en wethouders heeft tegelijkertijd een gebruiksprogramma vastgesteld, die als leidraad dient bij verdere planvorming en vergunningverlening. Het gebruiksprogramma is een opsomming van eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden. Deze punten betreffen een gebruiksprogramma, waaruit de visie van de gemeente Valkenswaard ten behoeve van conserveren van het huidige gebruik blijkt.

Deze lijst is niet alles omvattend, maar bestaat uit onderwerpen, op basis waarvan in de (recente) voorgeschiedenis van het Eurocircuit is gebleken dat nadrukkelijke visie van de gemeente gewenst is.

#### 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.

### 2.3.6 Besluit planologische verankering 22 augustus 2017

Aanvullend op dit gebruiksprogramma is op 22 augustus 2017 door het college een besluit genomen met betrekking tot de planologische verankering van het Eurocircuit. De voorgestelde insteek van het d.d. 23 mei 2017 vastgestelde gebruiksprogramma heeft als basis dat een 'grote lawaaimaker' wordt uitgesloten. Dit heeft tot gevolg dat de geluidscontour van rechtswege kan worden opgeheven en dat er met een beperkte openstelling tot maximaal 8 gebruiksuren met verbrandingsmotoren mag worden gereden. Deze insteek brengt bij nader inzien een te groot juridisch risico met zich mee, waardoor bijvoorbeeld de mogelijkheid van het geven van rijvaardigheidstrainingen zou komen te vervallen en het gebruik zich zou beperken tot de 8 uur. Daarom is voorgesteld om het gebruik planologisch niet enkel te reguleren met gebruiksuren, maar met gebruiksuren en een geluidszone. Het vastgestelde gebruiksprogramma blijft de leidraad voor het vervolgtraject van bestemmingsplan en vergunningen.

### 2.3.7 Raadsbesluit 22 februari 2018

Op 22 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard besloten dat per 24 mei 2018 een nieuw voorbereidingsbesluit van kracht gaat. Voor de bestemmingsplanopgave is besloten dat het begrip 'conserverend' niet langer als uitgangspunt wordt gehanteerd. De wensen van de verenigingen op het Eurocircuit en de belangen van de omwonenden zijn leidend voor het nieuwe bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 is een uitgebreide toelichting opgenomen van de wensen van de NRV en de MVV (de voorgenomen activiteit).

## 2.4 Relevante beleidskaders en wet- en regelgeving voor het MER

In deze paragraaf zijn de belangrijkste relevante ruimtelijke beleidskaders en de relevante wet- en regelgeving voor het Eurocircuit weergegeven.

### 2.4.1 *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.

### 2.4.2 *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 schone 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.

### 2.4.3 *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'.

Een bestemmingsplan dat is gelegen in gemengd landelijk gebied bepaalt dat de vestiging of uitbreiding van lawaaisporten niet zijn toegestaan. In afwijking hiervan is een beperkte uitbreiding van bestaande lawaaisporten toegestaan mits de beoogde uitbreiding in redelijke verhouding staat tot de op grond van artikel 3.1 van de verordening vereiste zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit.

#### *2.4.4 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).

#### *2.4.5 De Grote Heide Valkenswaard*

Het gemeentebestuur van Valkenswaard wil werk maken van de mogelijkheden van Valkenswaard, de aanwezige natuur en mogelijkheden tot vrijetijdsbesteding (leisure). Hiervoor is een programma opgestart voor het buitengebied van Valkenswaard: De Grote Heide Valkenswaard. Naar aanleiding van het programma zijn een gebiedsvisie en een uitvoeringsplan opgesteld. Het doel van het programma is om De Grote Heide, inclusief Valkenswaard, te ontwikkelen tot een duurzaam leisurelandschap zodat het gebied aantrekkelijker wordt voor bezoekers en er meer werkgelegenheid ontstaat.

Door in te zetten op een duurzame ontwikkeling wordt geborgd dat nieuwe en door te ontwikkelen functies nu en in de toekomst bijdragen aan de (be)leefbaarheid, kwaliteit van natuur en landschap en rendabiliteit van het gebied. Alle economische functies in het buitengebied van Valkenswaard, of dat nu is op het gebied van leisure, paardensport, in de agrarische- of een andere economische sector moeten bijdragen aan de drie duurzaamheidsprincipes people-planet-profit. Zo kan de toekomst van het gebied duurzaam versterkt en geborgd worden.

Het programma De Grote Heide Valkenswaard bestaat uit meerdere grote projecten die bijdragen aan het realiseren van de ambities van de gemeente op het gebied van leisure: deelname aan De Grote Heide samenwerking, ontwikkeling van een Leisure Zone inclusief het Eurocircuit en de Paardenboulevard.

#### 2.4.6 *Wet milieubeheer*

De Wet milieubeheer biedt het kader voor het in beeld brengen van de milieueffecten van de activiteiten op het Eurocircuit en voor opstellen van de milieueffectrapportage, zie ook paragraaf 1.4.

#### 2.4.7 *Wet geluidhinder*

De activiteiten op het Eurocircuit zelf en de verkeersaantrekkende werking zijn van invloed op de geluidbelasting. De activiteiten en de verkeersaantrekkende werking zijn getoetst aan de Wet geluidhinder.

Op basis van de Wet geluidhinder wordt de geluidzone van 50 dB(A) om het motorcrossterrein via het bestemmingsplan vastgelegd.

#### 2.4.8 *Wet natuurbescherming*

De Wet natuurbescherming is het wettelijk toetsingskader voor activiteiten die effecten kunnen hebben op beschermde gebieden en beschermde flora en fauna.

### 2.5 **Beoordelingsthema's**

In dit MER voor het Eurocircuit zijn verschillende milieuaspecten inzichtelijk gemaakt voor diverse thema's. Om de belangen van de omwonenden goed af te kunnen wegen zijn de effecten op het woon- en leefklimaat, zoals geluid, stof- en geurhinder in beeld gebracht (zie hoofdstuk 4). De overige milieuaspecten zijn in hoofdstuk 5 beschreven.

Thema	Milieuaspect	Beoordelingscriterium
Woon- en leefklimaat	Geluidhinder	Effect op het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen
		Effect op het aantal geluidbelaste dagen
		Effect op de hoogte van het maximaal geluidniveau
	Luchtkwaliteit	Effect op de contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> )
		Effect op jaargemiddelde concentraties NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ter plaatse van de omliggende (vakantie)woningen
	Externe veiligheid	Effect op plaatsgebonden risico
		Effect op groepsrisico
	Geurhinder	Effect op het aantal geurbelaste woningen
	Stofhinder	Zie luchtkwaliteit
Mobiliteit	Verkeer	Effect op de verkeerssituatie
	Parkeren	Effect op de parkeersituatie
Natuur	Soortenbescherming	Effect op de beschermde flora en fauna
	Gebiedsbescherming	Effect op het Nationaal Natuurnetwerk (NNN)
Bodem		Effect op Natura 2000-gebieden
	Bodemkwaliteit	Effect op (water-)bodembodemkwaliteit
	Bodemfunctieklasse	Effect op bodemfunctieklasse door bodemgebruik
Water	Waterkwaliteit	Effect op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater
	Oppervlaktewater	Effect op het waterpeil
	Geohydrologie	Effect op de mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen
Archeologie	Archeologische waarden	Effect op gebieden met een archeologische verwachtingswaarde
Landschap	Landschappelijke inpassing	Effect op het landschap

Waar mogelijk zijn de effecten kwantitatief inzichtelijk gemaakt. Dit is bijvoorbeeld gedaan door het berekenen van de effecten middels rekenmodellen.



## 2.6 Wijze van beoordelen

De effecten van de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie zijn beschreven en beoordeeld. Daarbij zijn niet alleen de negatieve effecten inzichtelijk gemaakt, maar ook de positieve effecten zijn beschreven. Het relevante milieubeleid- en regelgeving vormen de basis voor de beoordelingscriteria.

Per aspect zijn de effecten beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

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

### 3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk is de voorgenomen activiteit beschreven. Voorafgaand aan de beschrijving van de voorgenomen activiteit is het huidige gebruik beschreven en de nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit. In dit hoofdstuk zijn daarnaast verschillende alternatieven beschreven. De effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn in de volgende hoofdstukken beschreven.

#### 3.1 Huidige situatie

##### 3.1.1 Nederlandse Rallycross Vereniging en Motorsport Vereniging Valkenswaard

Het Eurocircuit is sinds begin jaren 70 van de vorige eeuw gevestigd in het buitengebied van Valkenswaard. Het was destijds het eerste speciaal voor de autosport rallycross gebouwde circuit ter wereld. Op het Eurocircuit zijn twee milieuvergunningplichtige inrichtingen aanwezig; de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV). De MVV heeft de beschikking over het circuit naast het circuit voor de rallycross.

De aangehouden huidige situatie ('nul'-situatie) betreft de vergunde situatie op basis van de geldende milieuvergunningen (oprichtingsvergunningen). 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 voor het rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, met uitzondering van 3 weekeinden (voor wedstrijden) per inrichting per jaar. Aanvullend is op basis van brononderzoek het 10-jaars gemiddeld gebruik van beide verenigingen in beeld gebracht. In bijlage 1 van het akoestisch onderzoek is het feitelijk gebruik schematisch weergegeven.

##### 3.1.2 Overige activiteiten

Naast de Nederlandse Rallycrossvereniging en Motorsport Vereniging Valkenswaard maakt nog een aantal actieve verenigingen gebruik van het Eurocircuit: Toer- en Wielclub De Kempen, Fietscrossclub Lion d'Or en Politiehondenvereniging De Verdediger en de schietlocatie van het St. Martinusgilde en een locatie voor outdooractiviteiten.

##### 3.1.3 Onvergunde activiteiten

Uit de jurisprudentie blijkt dat de referentiesituatie moet uitgaan van de feitelijke, legale situatie. Op het Eurocircuit vinden activiteiten plaats, waarvan niet altijd duidelijk of deze binnen de vergunde situatie passen. Activiteiten waarvan het bevoegd gezag of de rechter heeft geoordeeld dat sprake is van activiteiten die niet binnen de huidige vergunningen passen, zijn niet meegenomen in de referentiesituatie. Het gaat om de volgende activiteiten:

- gebruik oostzijde motorcrossbaan ter plaatse van vigerende bestemming 'Voorlopige zandwinning/vuilstort/definitief bos' (uitspraak ABRvS 201705174/1/A1 d.d. 24 oktober 2018)
- supermoto activiteiten, deze werden ook op het terrein van de rallycross uitgevoerd en zijn om deze reden niet toegestaan (herstel besluit op handhavingsverzoek Eurocircuit, HZH-2017-0089, d.d. 20 december 2017)

Er loopt nog een procedure bij de rechter waar de mogelijke illegaliteit van alle commerciële activiteiten is voorgelegd. De zitting is halverwege februari. Aangezien er nog geen duidelijkheid is over illegaliteit van de commerciële activiteiten, zijn deze activiteiten vooralsnog in de referentiesituatie meegenomen.

Er is een inventarisatie uitgevoerd naar alle aanwezige bebouwing. Uit de inventarisatie blijkt dat er in totaal 3.155 m<sup>2</sup> aan gebouwen staat, waarvan slechts een klein deel vergund is. Op grond van het geldende bestemmingsplan is 650 m<sup>2</sup> aan bijgebouwen toegestaan.

#### *3.1.4 Cumulatie van activiteiten*

Om in beeld te brengen wat de cumulatieve effecten zijn van de verschillende activiteiten, is het van belang om in beeld te brengen welke activiteiten op hetzelfde moment plaatsvinden. Deze activiteiten zijn onderstaand weergegeven. De cumulatieve effecten zijn in de beoordeling meegenomen.

#### Evenementen

De gemeente zorgt ervoor dat evenementen van de verschillende verenigingen niet tegelijkertijd plaats vinden. Er is een aantal uitzonderingen:

– *Dakar Pre Proloog*

De RTL GP Dakar Pre Proloog wordt 1 dag per jaar georganiseerd door de NRV en de MVV waarbij de circuits van beide verenigingen gebruikt worden. Het circuit van de MVV wordt gebruikt voor de daadwerkelijke rallycross en het circuit van de NRV voor de standplaatsen/bezichtiging van alle voertuigen; van dit NRV circuit rijden alle voertuigen dus naar en van het MVV circuit. Op deze dag zijn circa 17.000 – 20.000 bezoekers aanwezig.

– *4-uurs Enduro*

Stichting Boemerang organiseert 1 dag per jaar een 4-uurs Enduro waarbij de circuits van de NRV, de MVV en TWC De Kempen wordt gebruikt. Eenzelfde situatie kan optreden tijdens de Motorsport Organisatie Nederland (MON) 4-uurs Enduro. Uitgangspunt is dat op deze dag circa 300 bezoekers aanwezig zijn.

#### Weekdagen

- Het testen van Dakar vrachtwagens en/of auto's geschiedt 2 dagen per jaar waarbij de circuits van de NRV en de MVV gebruikt worden.
- De exploitatie van hondenvereniging De Verdediger en het St. Martinus schietgilde kan samenvallen met een regulier gebruik van de NRV en/of de MVV.

#### Verkeer op omliggende openbare wegen

Naast de activiteiten op het Eurocircuit, is sprake van verkeersafwikkeling op de openbare wegen. De effecten vanwege activiteiten op het Eurocircuit en de verkeersafwikkeling zijn cumulatief beschouwd.

### **3.2 Autonome ontwikkeling**

In de omgeving van het Eurocircuit vinden op (korte) termijn ruimtelijke ontwikkelingen plaats, die invloed hebben op de huidige situatie. Dit betreffen ruimtelijke ontwikkelingen die op basis van een bestemmingsplan juridisch-planologisch mogelijk zijn. Indien een ruimtelijke ontwikkeling op basis van een vastgesteld bestemmingsplan mogelijk is, valt deze onder de autonome ontwikkeling. Daarnaast is onderscheid gemaakt in ontwikkelingen die significant bijdragen aan de verkeerssituatie in de omgeving.

De volgende ontwikkelingen zijn meegenomen als autonome ontwikkeling.

1. De aanleg van de nieuwe Westparallel, die een nieuwe verbinding vormt van de N69 met de A67 en de N397.
2. De nu in uitvoer zijnde woonwijk Lage Heide, ten zuiden van de kern Dommelen.

### 3.2.1 *Westparallel N69*

Door een forse toename van verkeer in de afgelopen decennia is de N69 overbelast geraakt, met name tussen Valkenswaard Zuid en de A2/N2 ten noorden van Aalst.

In deze regio, de Grenscorridor N69, leidt dit probleem al geruime tijd tot leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek vanwege het grote aantal (vracht)auto's dat dagelijks door het gebied rijdt. Inmiddels is een provinciaal inpassingsplan vastgesteld voor de realisatie van de Westparallel N69. Het tracé van deze nieuwe N69 volgt globaal vanaf de Luikerweg in Valkenswaard het oorspronkelijke tracé van de Lage Heideweg, loopt vervolgens vanaf de aansluiting van de N397 parallel aan de Keersopperdreef. Vanaf de kruising met de Molenstraat loopt de verbinding door in noordwestelijke richting tot aan de A67 waar een nieuwe aansluiting wordt gerealiseerd door de gemeente Veldhoven.

Naast de realisatie van de nieuwe verbindingsweg wordt gewerkt aan aanvullende maatregelen (Nulplus maatregelen) en verbeteringen voor natuur, water, milieu, landschap, landbouw en recreatie (Gebiedsimpuls). Nulplus is een pakket aan maatregelen dat ervoor zorgt dat de doorstroming en veiligheid op de lokale wegen en de leefbaarheid van het gebied verbeteren. Voor de betrokken partijen is de leefbaarheid van de kernen van groot belang. Iedere wegbeheerder is verantwoordelijk voor de maatregelen op haar wegen. De regionale partijen werken gezamenlijk verder aan de uitwerking van de gebiedsimpuls op basis van een integraal plan.

Door de realisatie van de nieuwe N69 gaan verschillende percelen waarop wordt geparkeerd tijdens evenementen verloren.

### 3.2.2 *Woningbouw Lage Heide*

Aan de zuidkant van Dommelen, ten oosten van de groente- en fruittuin, wordt een nieuw woongebied gerealiseerd. Er komen circa 330 woningen. Een deel ervan is reeds verkocht en gebouwd.

## 3.3 Referentiesituatie

De huidige situatie vormt samen met de autonome ontwikkeling de referentiesituatie. De milieueffecten van de verschillende alternatieven worden met de referentiesituatie vergeleken.

## 3.4 Nut en noodzaak

Het Eurocircuit is voor de gemeente Valkenswaard een belangrijke publiekstrekker. Met name evenementen zoals de Dakar Pre-proloog, trekken veel bezoekers naar de gemeente. De activiteiten op het Eurocircuit zijn echter nooit op een correcte wijze vastgelegd in een bestemmingsplan. De geldende bestemmingsplannen uit 1962 en 1977 bieden, mede door het ontstaan voor een zone van rechtswege in 1993, te veel ruimte en daarmee de mogelijkheid tot te veel overlast voor de omgeving. Het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is al verschillende malen in gang gezet, maar weer gestopt vanwege de milieuproblematiek en meerdere rechtszaken waarvan de uitspraak van belang was voor de herziening.

Het opstellen van een nieuw planologisch kader voor de activiteiten op het Eurocircuit is noodzakelijk om zowel de gebruikers als de omwonenden meer zekerheid te geven. Daarbij dienen alle belangen te worden afgewogen.

### 3.5 De voorgenomen activiteit

In een overleg d.d. 20 maart 2018 met de Exploitatie Stichting Eurocircuit (ESE) en de Motor Vereniging Valkenswaard (MVV) is geconcretiseerd wat de wensen van beide verenigingen zijn. De ESE organiseert activiteiten op zowel het terrein van de NRV als op het terrein van de MVV. De wensen zijn in deze MER beschouwd als de voorgenomen activiteit. Hieronder vallen ook de activiteiten die al plaats vinden, maar niet binnen de vergunde situatie passen. In de volgende hoofdstukken worden de effecten van de voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven op de omgeving inclusief de omwonenden in beeld gebracht.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn gericht op een toename van het aantal activiteiten ten opzichte van de referentiesituatie. Er is geen sprake van een uitbreiding van bebouwing of ander ruimtebeslag.

#### Voorgenomen activiteit Nederlandse Rallycross Vereniging

1. 223 dagen per jaar (4,2 dagen per week) voor het rijden van voertuigen met verbrandingsmotoren (wedstrijden, trainingen en recreatief)
2. Openstelling meer dan 8 uur per week in de dagperiode tussen 7uur en 19uur
3. Geluidzone verminderd met ca. 10 dB(A) t.o.v. zone van rechtswege
4. 4 verschillende gebruiksactiviteiten:
  - a. Type 1: wedstrijden rallycross (max 8 weekenden per jaar)
  - b. Type 2: testen van rallyauto's (16 dagen per jaar) en testen/rijden Dakar-auto's en – vrachtwagens (2 dagen per jaar)
  - c. Type 3: 34 trainingsdagen per jaar voor Supermoto-motoren (of qua geluidbelasting vergelijkbare gemotoriseerde voertuigen)
  - d. Type 4: rijvaardigheidstrainingen (155 dagen per jaar)

#### Voorgenomen activiteit Motor Vereniging Valkenswaard

1. Gebruik van het motorcrossterrein tot maximaal 8 uur per week. In de regel zal deze bovengrens van 8 uur in veel weken niet gehaald worden.
2. In de regel vinden de trainingen plaats op woensdagmiddag (als de baan het door weersomstandigheden toelaat) met een maximum van 4 uur
3. Vrijdag met een maximum van 4 uur
4. Rijden met 4x4 wagens in de wintertijd (laatste weekend oktober tot laatste weekend maart)
5. 5 wedstrijden per jaar

De voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn gericht op een toename van het aantal activiteiten ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast is in de beoordeling van de effecten ook de legalisatie van de bebouwing meegenomen. Er is een inventarisatie uitgevoerd naar alle aanwezige bebouwing. Uit de inventarisatie blijkt dat er in totaal 3.155 m<sup>2</sup> aan gebouwen staat, waarvan slechts een klein deel vergund is. Het voornemen is om deze bebouwing te legaliseren.

### 3.6 Alternatieven

In dit MER worden de volgende alternatieven vergeleken:

1. Het gebruik van het terrein op basis van de mogelijkheden binnen de zone van rechtswege.
  2. Het milieuvriendelijke alternatief.
  3. Minder activiteiten van de rallycross.
-

### 3.6.1 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. Door DGMR is in 1985 onderzoek gedaan naar de 50 dB(A)-geluidcontouren. Deze contouren worden beschouwd als de zone van rechtswege. Onderstaande afbeelding geeft de door DGMR berekende 50 dB(A)-contour weer.



Berekende 50 dB(A)-contour door DGMR (1985) = zone van rechtswege

In het geldende bestemmingsplan is geen beperking opgenomen voor het aantal dagen dat de rally- en motorcrossterreinen mogen worden gebruikt. Het gevolg hiervan is dat de crossterreinen alle dagen in het jaar gebruikt kunnen worden, waardoor bij dit alternatief het gebruik veel intensiever kan zijn dan het gebruik in de referentiesituatie. Indien deze intensivering wordt omgerekend naar het aantal gebruiksuren, is er sprake van een dusdanig gebruik dat mogelijk (zeer) negatieve effecten op het milieu en op de natuur heeft en daardoor niet vergunbaar is. Voor de onderzoeken is ervoor gekozen om het aantal dagen dat er activiteiten plaatsvinden ten opzichte van het feitelijk gebruik te verdubbelen, zodat sprake van een realistisch alternatief.

De activiteiten zijn als volgt verdubbeld:

- Activiteiten motorcross: trainen op woensdagmiddag en vrijdagmiddag jaarrond. Dit komt neer op een verdubbeling van de wekelijkse activiteiten ten opzichte van het feitelijk gebruik (26 weken).

- Activiteiten rallycross: het feitelijk gebruik van de verschillende typen wekelijkse activiteiten is verhoudingsgewijs (per activiteit) opgeschaald, waardoor op alle werkdagen (52x5) kan worden geracet. Dit komt neer op een verdubbeling van de wekelijkse activiteiten ten opzichte van het feitelijk gebruik.

Het aantal wedstrijden in dit alternatief is gelijk aan de referentiesituatie. Indien geen nieuw bestemmingsplan voor het plangebied wordt vastgesteld, geldt voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu de zone van rechtswege.

### *3.6.2 Milieuvriendelijk alternatief*

In de visie De Groote Heide is aangegeven dat bestaande functies zoals Center Parcs, Montana en Eurocircuit moeten worden meegenomen in een integraal plan naar een duurzame toekomst. Het Eurocircuit zal versneld moeten transformeren naar een duurzame toekomst, waarbij ingezet wordt op innovatie van de motoren rallycross naar milieuvriendelijke varianten die geen geluid meer produceren. In de visie is aangegeven dat de elektrische klassen op korte termijn toegevoegd zijn in de motorsport en dat de verenigingen van plan zijn contact op te nemen met de TU Eindhoven over de mogelijkheid om het circuit als testcircuit voor hun elektromotoren.

Voor dit alternatief wordt ervan uitgegaan dat bij het racen op het Eurocircuit geen gebruik meer wordt gemaakt van voertuigen die voorzien zijn van verbrandingsmotoren, maar dat deze enkel elektrisch worden aangedreven. Verbrandingsmotoren in voertuigen worden steeds meer verdrongen door de minder milieubelastende en veel stillere elektromotoren.

Het aantal wedstrijden in dit alternatief is gelijk aan de referentiesituatie.

De verwachting is, in lijn met de ambities van de gemeente en de landelijke tendens om steeds meer elektrisch te rijden, dat er binnen enkele tientallen jaren voornamelijk met elektrische voertuigen wordt gereden. Op het Eurocircuit hebben al activiteiten met elektrische voertuigen plaatsgevonden.

### *3.6.3 Minder activiteiten rallycross*

Dit alternatief bestaat uit een minder intensief gebruik van het rallycrosssterrein ten opzichte van de voorgenomen activiteit. Dit alternatief is in overleg met de NRV bepaald. Ten opzichte van de voorgenomen activiteit zijn de activiteiten met de hoogste geluidbelasting (Supermoto-wedstrijden) geschrapt en is het aantal dagen waarop de meest luidruchtige activiteiten plaatsvinden in dit alternatief gereduceerd.

Het alternatief bestaat uit de volgende gebruiksactiviteiten:

- a. Type 1: wedstrijden rallycross (max 5 weekenden per jaar, geen Supermoto wedstrijden)
- b. Type 2: testen van rallyauto's (16 dagen per jaar) en testen/rijden Dakar-auto's en – vrachtwagens (2 dagen per jaar)
- c. Type 3: 28 trainingdagen per jaar voor Supermoto-motoren
- d. Type 4: rijvaardigheidstrainingen (140 dagen per jaar)

### *3.6.4 Niet onderzochte alternatieven*

De verplichting in de MER is om de 'redelijkerwijs in beschouwing te nemen' alternatieven te beschouwen. De locatie van het Eurocircuit is al in gebruik. De terreinen van de NRV en de MVV liggen niet binnen een Natura 2000-gebied of binnen het Natuur Netwerk Brabant. In dit MER is onderzocht wat de milieubelasting is van een intensiever gebruik van het Eurocircuit. Het onderzoeken van een alternatieve locatie voor het circuit is niet noodzakelijk. Een alternatieve locatie is ook niet wenselijk, omdat dan een nieuw gebied te maken krijgt met extra milieubelasting (met name geluid).

## 4 EFFECTEN OP HET WOON- EN LEEFKLIAMAAT

De effecten van de activiteiten op het Eurocircuit op het woon- en leefklimaat in de omgeving worden met name veroorzaakt door geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, geur- en stofhinder. Daarnaast heeft het verkeer, het af- en aanrijden van auto's en het parkeren effecten op de omgeving. Per aspect zijn achtereenvolgens de relevante, wetten en besluiten, de werkwijze, een beschrijving van de referentiesituatie en de beoordeling van de voorgenomen activiteit en de alternatieven opgenomen. Indien aan de orde zijn per aspect maatregelen benoemd om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.

### 4.1 Mobiliteit

In het kader van de MER is een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd.<sup>3</sup> Mobiliteit richt zich op de invloed van de verkeersproductie en de parkeerbehoefte die de activiteiten op het Eurocircuit met zich mee (kunnen) brengen. In dit onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling en de drie alternatieven. Het onderzoek is als bijlage 1 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

#### 4.1.1 Kaders

Mobiliteit richt zich op de invloed van de verkeersproductie en parkeerbehoefte die activiteiten met zich mee kunnen brengen. Als onderdeel van de haalbaarheid van de ontwikkeling dient te worden onderzocht of de voorgestane verkeerssituatie van de onderhavige activiteit voldoet aan de normen/richtlijnen voor een optimale verkeersafwikkeling en parkeersituatie. Het onderdeel mobiliteit is kwalitatief beschouwd, waarbij gebruik wordt gemaakt van het mobiliteitsplan Valkenswaard en de richtlijnen conform de CROW.

#### 4.1.2 Werkwijze

Voor het thema mobiliteit is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

- Verkeerssituatie: Invloed van de verkeersproductie op het omliggende wegennet;
- Parkeersituatie: Invloed van de parkeerbehoefte op de omgeving;

Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de wekelijkse situatie en de evenementen. De effecten van de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie zijn beschreven en beoordeeld.

De effecten zijn beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

Tabel 4.1: Beoordelingskader mobiliteit

Aspect	Kwaliteit	Omschrijving
Effect op de verkeerssituatie		Invloed van de verkeersproductie op het omliggende wegennet: I/C = intensiteit/capaciteit
	++	Sterke verbetering / groot positief effect Wanneer een I/C waarde optreedt van <0,7
	+	Verbetering / positief effect Wanneer een I/C waarde optreedt van <0,8
	0	Nagenoeg geen effect / verschil De I/C waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt <0,9
	-	Verslechtering / negatief effect Wanneer een I/C waarde optreedt van ≥0,9
	--	Sterke verslechtering / negatief effect Wanneer een I/C waarde optreedt van ≥1

<sup>3</sup> AGEL Adviseurs, Onderzoek mobiliteit MER Eurocircuit, 20170640 D03, 16 januari 2019



Effect op de parkeersituatie	Invloed van de parkeerbehoefte op de omgeving	
	++	Sterke verbetering / groot positief effect Wanneer een parkeerbezettingsgraad optreedt van minder dan 30%
+	Verbetering / positief effect Wanneer een parkeerbezettingsgraad optreedt van minder dan 40%	
0	Nagenoeg geen effect / verschil De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bevindt zich tussen de 40-80%	
-	Verslechtering / negatief effect Wanneer een parkeerbezettingsgraad optreedt van meer dan 80%	
--	Sterke verslechtering / negatief effect Wanneer een parkeerbezettingsgraad optreedt van meer dan 90%	

#### 4.1.3 Referentiesituatie

Als referentiesituatie wordt beschouwd de vergunde situatie voor de rally- en motorcrossbanen en de vastgestelde autonome ontwikkelingen. In het Mobiliteitsplan 2014 is aangegeven dat de gemeente Valkenswaard, in samenspraak met de Eurocircuit-organisatie, de gemeente Bergeijk en de provincie Noord-Brabant, wil komen tot een nieuwe ontsluitingsroute via de Westparallel N69

#### Verkeerssituatie

Uit de toekomstige motorvoertuigbewegingen op de Westparallel N69 (wegvak 1 t/m 3) blijkt dat de I/C verhouding<sup>4</sup> voor het prognosejaar 2030 (autonoom) tijdens het spitsuur 0,72 tot 0,84 bedraagt voor een gemiddelde werkdag. Hieruit wordt geconcludeerd dat de wegvakken in het prognosejaar 2030 zonder activiteiten al tegen de maximale capaciteit zitten.

De toename van het verkeer van en naar het Eurocircuit in de wekelijkse situatie zorgt voor een marginale toename van 80 PAE/h<sup>5</sup> in het avondspitsuur. Dit resulteert niet in een substantiële extra belemmering in de verkeersafwikkeling die in de prognose 2030 (autonoom) al is te verwachten.

Tijdens grote evenementen (de Dakar Pre Proloog en de MXGP) is een grootte in- en uitstroom van verkeer te verwachten. De toename van het verkeer richting het Eurocircuit zorgt tijdens evenementen in de ochtendspits voor een toename van 3.393 PAE/h. In de avondspits is een toename van 5.429 PAE/h te verwachten.

Gelet op de toekomstige motorvoertuigbewegingen voor een gemiddelde weekenddag op de wegvakken wordt geconcludeerd dat dat de I/C verhouding ver boven de 1,00 uitkomt. Hieruit blijkt dat tijdens grote evenementen de betreffende wegvakken de in- en uitstroom van verkeer niet kunnen verwerken. Dit zal zorgen voor een terugslag op de Westparallel N69 waarbij file vorming optreedt.

Bij kleinere evenementen, met een bezoekersaantal rond 1.200, zijn voor een gemiddelde weekenddag de I/C verhoudingen ruim lager dan 0,90. Daardoor levert het verkeer voor dergelijke evenementen geen verkeersbelemmeringen op met betrekking tot de doorstroming op de wegenstructuur.

Vooralsnog zijn er binnen het onderzoeksgebied geen verkeersonveilige situaties bekend. De nieuwe wegen dienen te worden uitgevoerd conform de eisen voor een duurzaam veilig wegennet. Deze eisen geven aan waaraan een herkenbaar en verkeersveilig wegontwerp moet voldoen en worden de basiseisen genoemd. De basiseisen zijn de functionele eisen die betrekking hebben op het ontwerp en de inrichting van de weginfrastructuur.

<sup>4</sup> De I/C-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een wegvak, op een weg of op meerdere achtereenvolgende wegvakken.

<sup>5</sup> Personenautoequivalent per uur.

De basiseisen worden via basiskenmerken omgezet naar elementen die per wegcategorie in het wegontwerp moeten worden opgenomen of juist moeten ontbreken. Als niet aan een basiseis wordt voldaan, dan wordt sterk ingeleverd op de mate van verkeersveiligheid van de weg. Het risico op ongevallen/slachtoffers is dan hoger.

#### Parkeersituatie

Tijdens de wekelijkse situatie is uitgegaan van maximaal 80 lichte voertuigen van deelnemers (en bezoekers) van de NRV en MVV in de dagperiode ten gevolge van een of meerdere exploitaties op het Eurocircuit. De bezoekers/deelnemers tijdens de wekelijkse situatie kunnen parkeren op het terrein van het Eurocircuit. Op het terrein zijn circa 170 parkeerplaatsen beschikbaar. De bezettingsgraad komt hiermee op 47%.

Tijdens de Dakar Pre Proloog dient uit te worden gegaan van 6.785 parkeerplaatsen voor bezoekers. Tijdens dit evenement dient gebruik te worden gemaakt van de (tijdelijke) parkeerplaatsen P1 t/m P6 (zie het overzicht van parkeerterreinen in het mobiliteitsonderzoek in bijlage 1). De bezettingsgraad bedraagt hiermee 74%.

Voor de MXGP motorcross dienen 4.560 parkeerplaatsen voor bezoekers aanwezig te zijn. Tijdens dit evenement kan gebruik worden gemaakt van de parkeerplaatsen P2, P3 en P5. De bezettingsgraad komt hiermee op 73%.

Tijdens een wedstrijddag met 1.200 bezoekers dienen er minimaal 1.140 parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van P3. De bezettingsgraad komt hiermee op 88%.

Gezien het aantal beschikbare parkeerplaatsen op het Eurocircuit en aan de Kempervennendreef zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig om het parkeren tijdens de wekelijkse situatie op te vangen. Bij grote evenementen dient te worden uitgeweken naar de tijdelijke parkeerplaatsen. Tijdens deze dagen wordt gebruik gemaakt van verkeersregelaars, waardoor er geen zoekverkeer op de parkeerterreinen optreedt. Het aantal tijdelijke parkeerplaatsen zal tijdens de evenementen voldoende zijn.

Gezien het beperkt aantal evenementen is het niet (financieel) haalbaar is om structurele oplossingen te realiseren. Structurele oplossingen kunnen daarnaast ook verwarrend werken, omdat de tijdelijke parkeerterreinen maar een aantal keer per jaar worden gebruikt. Uit ervaring met verschillende evenementen blijkt dat bewegwijzering en verkeersregelaars een geschikte werkwijze is en ook zeer effectief blijkt. De gemeente borgt dit middels voorschriften tijdens evenementen.

#### *4.1.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven*

Voor alternatief 1 wordt uitgegaan van het gebruik van het terrein op basis van de mogelijkheden binnen de zone van rechtswege (heel intensief gebruik banen). Wanneer de verkeersbewegingen en parkeersituatie van de wekelijkse situatie, relaterend aan een verdubbeling van de wekelijkse exploitatie, worden verhoogd zal er een licht negatief effect zijn op de wekelijkse verkeersafwikkeling en geen negatief effect op het aantal parkeerplaatsen welke voldoende zijn.

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er ten aanzien van de voorgenomen activiteiten en alternatief 2 geen positieve of negatieve effecten te verwachten ten aanzien van de verkeers- en parkeersituatie voor het omliggende wegennet en omgeving. Alternatief 3 zorgt voor een afname van het aantal activiteiten ten opzichte van de voorgenomen activiteit en daarmee ook voor een afname van het aantal verkeersbewegingen en parkeerbehoefte van gebruikers en bezoekers van en naar het Eurocircuit.

Alternatief 3 zal daarmee bijdragen voor een positiever effect op het omliggende wegennet en de omgeving dan de voorgenomen activiteit.

In de onderstaande tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

Tabel 4.2: Beoordeling mobiliteit

Effect	Referentie-situatie	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Effect op de verkeerssituatie	0	0	0	0	0
Effect op de parkeersituatie	0	0	0	0	0

## 4.2 Geluid

In het kader van de MER is een onderzoek op het gebied van geluid uitgevoerd.<sup>6</sup> De geluideffecten van de activiteiten op het Eurocircuit op de nabijgelegen woningen zijn in beeld gebracht. In dit onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling en de drie alternatieven. Het onderzoek is als bijlage 2 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

### 4.2.1 Kaders

Het crosscircuit valt onder de categorieën 19.1.g.2, 19.2 en 19.4.c uit bijlage I onderdeel C van het Besluit omgevingsrecht (Bor). Conform bijlage I onderdeel D is een inrichting categorie 19.2, een inrichting die in belangrijke mate geluidhinder kan veroorzaken, waarvoor een geluidzone als bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder (Wgh) dient te worden vastgesteld.

In de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening zijn grenswaarden opgenomen voor de maximale geluidniveaus in de omgeving van het Eurocircuit. Voor de beoordeling van de geluidsbelasting vanwege bedrijvigheid is gebruik gemaakt van de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

### 4.2.2 Werkwijze

Voor de beoordeling van het aantal geluidbelaste woningen is indicatief een halvering of verdubbeling aangehouden of het een (sterke) verbetering of verslechtering betreft.

Voor het beoordelen van het aantal geluidbelaste dagen per jaar wordt over het algemeen toegestaan dat standaardgrenswaarden maximaal 12 keer per kalenderjaar voor bepaalde typen activiteiten mogen worden overschreden. Dit betekent dat bij elke woning maximaal 12 keer per jaar meer geluid mag worden geproduceerd dan tijdens een 'gemiddelde dag'.<sup>7</sup> Een geluidbelaste woning is een woning waarbij de etmaalwaarde geluidbelasting op de gevel(s) hoger dan 50 dB(A) bedraagt.

Voor de beoordeling van het maximaal geluidniveau gaat het om de hoogste aflezing van het momentane geluidsniveau,  $L_{A,max}$  in dB(A) (meterstand Fast en  $t_i = 0,125$  sec), gedurende een periode ten gevolge van een gebeurtenis.

De effecten met betrekking tot geluid worden beoordeeld op basis van de volgende beoordelingsschaal:

<sup>6</sup> AGEL Adviseurs, Akoestisch onderzoek MER Eurocircuit, Gemeente Valkenswaard, 16 januari 2019

<sup>7</sup> Op basis van jurisprudentie en het StAB-advies van 8 januari 2014.

Tabel 4.3: Beoordelingskader geluid

Effect	Omschrijving	
Effect op het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen	++	Sterke verbetering / groot positief effect. De geluidbelasting verbetert aanzienlijk als gevolg van de voorgenomen ingrepen. Dit is het geval als het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen halveert of meer.
	+	Verbetering / positief effect. De geluidbelasting verbetert als gevolg van de voorgenomen ingrepen. Dit is het geval als het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen tot de helft afneemt
	0	Nagenoeg geen effect / verschil. Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen verandert niet of nauwelijks door de voorgenomen ingrepen.
	-	Verslechtering / negatief effect. De geluidbelasting verslechtert als gevolg van de voorgenomen ingreep. Dit is het geval als het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen toeneemt, minder dan een verdubbeling.
	--	Sterke verslechtering / negatief effect. De geluidbelasting verslechtert als gevolg van de voorgenomen ingreep. Dit is het geval als het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen toeneemt, meer dan verdubbeld.
Effect op het aantal geluidbelaste dagen	++	Sterke verbetering / groot positief effect. Het aantal geluidbelaste dagen neemt significant af. Dit is het geval als het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen met meer dan 12 dagen afneemt.
	+	Verbetering / positief effect. Het aantal geluidbelaste dagen neemt af. Dit is het geval als het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen met 12 dagen of minder afneemt.
	0	Nagenoeg geen effect / verschil. Het aantal geluidbelaste dagen blijft nagenoeg gelijk.
	-	Verslechtering / negatief effect. Het aantal geluidbelaste dagen neemt toe. Dit is het geval als het aantal geluidbelaste dagen met 12 dagen of minder toeneemt.
	--	Sterke verslechtering / negatief effect. Het aantal geluidbelaste dagen neemt significant toe. Dit is het geval als het aantal geluidbelaste dagen met meer dan 12 dagen toeneemt.
Effect op de hoogte van het maximaal geluidniveau	++	Sterke verbetering / groot positief effect. Het maximaal geluidniveau verbetert aanzienlijk als gevolg van de voorgenomen ingrepen. Dit is het geval als het maximaal geluidniveau met meer dan 5 dB afneemt.
	+	Verbetering / positief effect. Het maximaal geluidniveau neemt af als gevolg van de voorgenomen ingrepen. Dit is het geval als het maximaal geluidniveau met 5 dB of minder afneemt
	0	Nagenoeg geen effect / verschil. Het maximaal geluidniveau blijft nagenoeg gelijk.
	-	Verslechtering / negatief effect. Het maximaal geluidniveau neemt toe. Dit is het geval als het maximaal geluidniveau met 5 dB of minder toeneemt.
	--	Sterke verslechtering / negatief effect. Het maximaal geluidniveau neemt significant toe. Dit is het geval als het maximaal geluidniveau met meer dan 5 dB toeneemt.

#### 4.2.3 Referentiesituatie

Voor de beoordeling van de referentiesituatie is onderscheid gemaakt tussen evenementen en de wekelijkse activiteiten. De volgende evenementen zijn akoestisch beschouwd:

1. Dakar Pre Proloog
2. N.K./E.K./W.K. rallycross
3. MXGP motorcross
4. 4-uurs Enduro
5. Supermoto

Bij de wekelijkse activiteiten zijn ook de activiteiten van de overige verenigingen op het Eurocircuit meegenomen. In hoofdstuk 8 van het akoestisch onderzoek is een uitgebreide beschrijving van de referentiesituatie opgenomen.

#### 4.2.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

##### Aantal geluidbelaste woningen

Omdat de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus volgens de referentiesituatie in vergelijking met de voorgenomen activiteit op een overeenkomstige dag dezelfde zijn, treden geen verschillen op. Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen neemt derhalve niet toe.

Indien wordt uitgegaan van de zone van rechtswege (alternatief 1), is sprake van meer geluidbelaste woningen dan in de referentiesituatie. Door het toekomstig gebruik van elektrische voertuigen, neemt het aantal geluidbelaste woningen af (alternatief 2). Bij alternatief 3 blijft het aantal geluidbelaste woningen gelijk aan de referentiesituatie, omdat de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus niet wijzigen.

Ook door het nemen van maatregelen, zoals beschreven in hoofdstuk 14 van het akoestisch rapport, neemt het aantal geluidbelaste woningen af. Het uitsluiten dan wel het verminderen van (het aantal) activiteiten, met name de activiteiten met een hoge geluidbelasting (wedstrijden Supermoto, 4-uurs Enduro en MXGP), kan op korte termijn leiden tot een aanzienlijke reductie van de geluidbelasting. Alternatief 2 en 3 anticiperen hier reeds op.

##### Aantal geluidbelaste dagen

Bij de voorgenomen activiteit worden meer wedstrijden aangevraagd en is het aantal test- en trainingdagen hoger ten opzichte van de referentiesituatie. In de wekelijkse situatie lijkt de verruiming van het aantal dagen acceptabel relaterend aan de geluidnormen en rekening houdend met geluidreducerende maatregelen.

Indien wordt uitgegaan van de zone van rechtswege (alternatief 1), is het aantal geluidbelaste dagen hoger dan de referentiesituatie. Door het gebruik van elektrische voertuigen in de toekomst, neemt het aantal geluidbelaste dagen aanzienlijk af (alternatief 2). Inzake alternatief 3 wordt de Supermoto wedstrijd niet meer georganiseerd en blijft het aantal Supermoto trainingen gelijk ten opzichte van de referentiesituatie. Het aantal testdagen met niet gekentekende voertuigen neemt marginaal toe. De trainingen met RDW auto's nemen in dagen toe van 60 naar 140 dagen. Ook hier geldt in de wekelijkse situatie dat verruiming van het aantal dagen acceptabel lijkt relaterend aan de geluidnormen en rekening houdend met geluidreducerende maatregelen. Dit alternatief is derhalve gunstiger dan de voorgenomen situatie.

Ook door het nemen van maatregelen, zoals beschreven in hoofdstuk 14, neemt het aantal geluidbelaste dagen af.

##### Maximale geluidniveaus

De hoogte van de optredende maximale geluidniveaus is onafhankelijk van het aantal keer dat de handeling van het maximale geluidniveau optreedt. Daardoor zijn de berekende maximale geluidniveaus voor de voorgenomen activiteit dezelfde als voor de referentiesituatie.

In alternatief 1 kunnen de maximale geluidsniveaus, uitgegaan van de zone van rechtswege, hoger zijn dan in de referentiesituatie. Door het gebruik van elektrische voertuigen, nemen de maximale geluidsniveaus af (alternatief 2). De berekende geluidniveaus voor alternatief 3 zijn gelijk aan de referentiesituatie.

Ook door het nemen van maatregelen wordt positief bijgedragen aan de afname van de maximale geluidsniveaus.

In de volgende tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

Tabel 4.4: Beoordeling geluid

Effect	Referentie-situatie	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Effect op het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen	0	0	--	++	0
Effect op het aantal geluidbelaste dagen	0	--	--	++	-
Effect op de hoogte van het maximaal geluidniveau	0	0	--	++	0

#### 4.2.5 Mitigerende maatregelen

Met het treffen van mitigerende maatregelen is het mogelijk om de geluidbelasting te reduceren. In alternatief 2 en 3 wordt hier al rekening mee gehouden, respectievelijk door het rijden met elektrische voertuigen en het verminderen van het aantal (veel geluid) producerende activiteiten. Dit zijn brongerichte maatregelen. Een andere mogelijke bronmaatregel is het toepassen van geluiddempers.

In het akoestisch onderzoek zijn geluidoverdrachtbeperkende maatregelen (plaatsen van geluidschermen of geluidwallen) onderzocht. Uit de resultaten blijkt dat een talud van 7 meter hoog en circa 1.740 meter lang alleen ter hoogte van de Weerderdijk 5 een significante geluidreductie optreedt van 5 dB. In mindere mate, 3 dB, ter hoogte van de Kempervennen vakantiewoningen en de woning aan Weerderdijk 3. Ter hoogte van de overige woningen is de geluidreductie marginaal. Een dergelijk talud is zeer kostbaar en landschappelijk gezien niet wenselijk. In relatie tot de relatief beperkte geluidreductie en het beperkt aantal beïnvloedbare woningen in de directe omgeving, wordt deze optie niet als reëel gezien, dan wel kan niet worden aangemerkt als Best Beschikbare Techniek. Het effect van een kleine talud zal marginaal zijn. Ook het situeren van geluidschermen tijdens evenementen is gezien het voorgaande zeker niet reëel geacht (relatief weinig geluidreductie en zeer kostbaar).

Ook immissiebeperkende maatregelen (geluidwering van gevels van gevoelige ruimten) zijn onderzocht. Verwacht wordt dat dit geen significant effect heeft.

Er is daarnaast gekeken naar geluidreducerende maatregelen voor de overige verenigingen. De schietvereniging gaat op korte termijn met luchtbuksen schieten, hiermee reduceert het geluid naar de omgeving zodanig drastisch, dat geen overschrijding optreedt van de normen volgens het Activiteitenbesluit voor buitenschietsbanen. Verder wordt geadviseerd om bij het gebruik van omroepinstallaties te zorgen dat deze ter hoogte van woningen niet herkenbaar zijn.

### 4.3 Luchtkwaliteit

In het kader van de MER is een onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit uitgevoerd.<sup>8</sup> De effecten van luchtverontreinigende stoffen vanwege de activiteiten op het Eurocircuit op de omgeving zijn in beeld gebracht. In dit onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling en de drie alternatieven. Het onderzoek is als bijlage 3 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

#### 4.3.1 Kaders

De beoordeling van de luchtkwaliteit vindt plaats op grond van de Wet milieubeheer.

<sup>8</sup> AGEL Adviseurs, Onderzoek Luchtkwaliteit MER Eurocircuit, Gemeente Valkenswaard, 18 januari 2019

De basis is te vinden in hoofdstuk 5, titel 2, van de Wet milieubeheer en in bijlage 2 bij deze wet waarin de verschillende grens- en richtwaarden zijn opgenomen. Deze titel is ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit.

Voor het Eurocircuit zijn de volgende stoffen maatgevend: stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijnstof (PM<sub>10</sub>) en zeer fijnstof (PM<sub>2,5</sub>). Andere stoffen uit de Wet luchtkwaliteit hebben slechts een beperkte invloed op de luchtkwaliteit en worden daarom in het voorliggend onderzoek buiten beschouwing gelaten.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarnaast zijn significante ruimtelijke ontwikkelingen/projecten opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

In 2006 is door de Wereldgezondheidsorganisatie een rapport gepubliceerd waarin richtwaarden voor verschillende luchtverontreinigende stoffen zijn aangegeven die zij gezond achten voor mensen.<sup>9</sup>

#### 4.3.2 Werkwijze

Om de luchtkwaliteit te bepalen zijn een drietal Standaardrekenmethodes (SRM) ontwikkeld. Deze rekenmethodes zijn vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007). Langs wegen wordt de luchtkwaliteit bepaald met SRM 1 en SRM 2. Het toepassingsbereik voor SRM 1 betreft de wegen in stedelijk gebied. SRM 2 wordt gebruikt voor wegen in het buitenstedelijk gebied. SRM 3 is ontwikkeld voor het bepalen van de luchtkwaliteit voor (industriële) puntbronnen.

Het gehanteerde rekenmodel voor de luchtkwaliteitsberekeningen is STACKS<sup>+</sup> (opgenomen in het rekenpakket Geomilieu, versie 4.41). Dit rekenmodel bevat zowel SRM 1, SRM 2 en SRM 3. Het rekenmodel STACKS is gevalideerd voor het bepalen van de luchtkwaliteit.

De effecten met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit zijn beoordeeld en onderling vergeleken op basis van de volgende beoordelingschaal:

Tabel 4.5: Beoordelingskader luchtkwaliteit

Kwaliteit	Omschrijving
Effect op de contouren jaargemiddelde concentraties NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub>	++ Sterke verbetering / groot positief effect De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor alle stoffen worden tot binnen de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit gereduceerd of gelijk zijn aan de achtergrondconcentraties.
	+ Verbetering / positief effect De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één of twee stoffen wordt gereduceerd tot binnen de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit of gelijk aan de achtergrondconcentratie. Voor de overige stoffen zullen de bijdragecontouren niet of nauwelijks wijzigen (oppervlakte +/- 10%).
	0 Nagenoeg geen effect / verschil De oppervlakte van de bijdragecontouren van de jaargemiddelde concentraties voor alle stoffen wijzigen niet of nauwelijks (oppervlakte +/- 10%).
	- Verslechtering / negatief effect De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één stof wordt meer dan verdubbeld, terwijl dit niet het geval is voor de andere stoffen.
	-- Sterke verslechtering / negatief effect De oppervlakte van de bijdragecontouren van de jaargemiddelde concentraties voor alle stoffen worden meer dan verdubbeld.

<sup>(9)</sup> WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide; Global update 2005; Summary of risk assessment, d.d. 2006

Effect jaargemiddelde concentraties NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ter plaatse van de omliggende (vakantie)woningen	++	Sterke verbetering / groot positief effect De jaargemiddelde concentraties voor alle stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie) woningen af tot de achtergrondconcentratie.
	+	Verbetering / positief effect De jaargemiddelde concentraties van één of meerdere stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie) woningen af tot de achtergrondconcentratie.
	0	Nagenoeg geen effect / verschil De jaargemiddelde concentraties voor alle stoffen veranderen ter plaatse van de (vakantie)woningen niet of nauwelijks (verschillen +/- 0,1 µg/m <sup>3</sup> ).
	-	Verslechtering / negatief effect De jaargemiddelde concentraties van één of meerdere stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie) woningen toe tussen 0,1 en 1,2 µg/m <sup>3</sup> .
	--	Sterke verslechtering / negatief effect De jaargemiddelde concentraties van alle stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie) woningen significant toe met meer dan 1,2 µg/m <sup>3</sup> .

#### 4.3.3 Referentiesituatie

De activiteiten op het Eurocircuit en de daarbij behorende verkeersaantrekkende werking en parkeerbewegingen leveren een bijdrage op ten opzichte het plaatselijke achtergrondniveau van de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. In bijlage 8 van het onderzoek luchtkwaliteit zijn de berekende concentratiecontouren van de toename op de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> voor de referentiesituatie weergegeven. In deze bijlage zijn eveneens de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> ter plaatse van de omliggende (vakantie) woningen opgenomen. Hierna worden per stof kort de resultaten besproken.

Het gebruik van de overige terreinen, naast de rally- en motorcrossterreinen, blijft ongewijzigd voor alle situaties. Het gebruik van de overige terreinen heeft dan ook geen effect op de toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen en om die reden in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. Dit geldt voor zowel het gebruik van de terreinen alsmede het verkeer van en naar deze terreinen.

#### Bijdragecontouren jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>

De maximaal berekende jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> is 9 µg/m<sup>3</sup>. De grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit en de richtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie worden niet overschreden. De bijdragecontour van 0,1 µg/m<sup>3</sup> heeft een oppervlak van ruim 13,7 hectare en bevindt zich binnen de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit. De bijdragecontour van 1,2 µg/m<sup>3</sup> komt niet voor.

#### Bijdragecontouren jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub>

De maximaal berekende jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> is 17 µg/m<sup>3</sup> en bevindt zich binnen de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit. De grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit en de richtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie worden niet overschreden. De bijdragecontour van 0,1 µg/m<sup>3</sup> heeft een oppervlak van ruim 73,4 hectare en bevindt zich buiten de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit. De bijdragecontour van 1,2 µg/m<sup>3</sup> heeft een oppervlakte van ongeveer 6,2 hectare en is gelegen binnen de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit.

#### Bijdragecontouren jaargemiddelde concentratie PM<sub>2,5</sub>

De maximaal berekende jaargemiddelde concentratie PM<sub>2,5</sub> is 10 µg/m<sup>3</sup> en bevindt zich binnen de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit. De grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit en de richtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie niet worden overschreden. De bijdragecontour van 0,1 µg/m<sup>3</sup> heeft een oppervlak van ongeveer 44,8 hectare en bevindt zich tot buiten de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit. De bijdragecontour van 1,2 µg/m<sup>3</sup> heeft een oppervlakte van ongeveer 0,7 hectare en is gelegen binnen de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit.



### Omliggende bebouwing

Ter plaatse van de omliggende (vakantie)woningen en Montana Snowcenter blijven de berekende jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> ruimschoots onder de gestelde grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. De door de Wereldgezondheidsorganisatie gestelde grenswaarden worden eveneens niet overschreden.

In tabel 4.6 is een samenvatting gegeven van de achtergrondconcentraties en de bronbijdrage vanwege de activiteiten op en rondom het Eurocircuit.

Tabel 4.6: Achtergrondconcentraties en bronbijdrage in µg/m<sup>3</sup> t.p.v. omliggende (vakantie)woningen

Adres	NO <sub>2</sub> jaargemiddeld		PM <sub>10</sub> jaargemiddeld		PM <sub>2,5</sub> jaargemiddeld	
	Achtergrond	Bronbijdrage	Achtergrond	Bronbijdrage	Achtergrond	Bronbijdrage
01 Woning Victoriédijk 27	8,88	0,01	14,86	0,07	8,50	0,05
02 Woning Victoriédijk 25	8,88	0,01	14,85	0,07	8,50	0,04
03 Woning Victoriédijk 15	8,88	0,01	14,85	0,05	8,50	0,03
04 Woning Venbergseweg 34	8,70	0,01	14,81	0,05	8,56	0,03
05 Woning Venbergseweg 24	8,70	0,01	14,81	0,05	8,56	0,03
06 Woning Monseigneur Smetsstraat 40	9,00	0,02	14,83	0,09	8,56	0,06
07 Woning Monseigneur Smetsstraat 44	8,99	0,02	14,83	0,14	8,56	0,09
08 Woning Monseigneur Smetsstraat 46	9,00	0,02	14,83	0,12	8,56	0,08
09 Woning Weerderdijk 5	8,58	0,02	14,67	0,18	8,46	0,11
10 Woning Victoriédijk 21	8,88	0,01	14,86	0,04	8,50	0,03
11 Woonwijk Lage Weide	9,00	0,01	14,82	0,06	8,56	0,04
12 Woning Weerderdijk 3	8,58	0,01	14,68	0,05	8,46	0,03
13 Montana Snowcenter	8,58	0,03	14,67	0,23	8,46	0,14
14 Montana Snowcenter	8,58	0,02	14,68	0,19	8,46	0,12
15 Vakantiepark Kempervennen	8,58	0,02	14,68	0,14	8,46	0,09
16 Vakantiepark Kempervennen	8,58	0,02	14,68	0,10	8,46	0,06

De activiteiten op en rondom het Eurocircuit leveren een maximale bijdrage op ten opzichte het achtergrondniveau van 0,03 µg/m<sup>3</sup> voor de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en respectievelijk 0,23 µg/m<sup>3</sup> en 0,14 µg/m<sup>3</sup> voor de jaargemiddelde concentraties PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>.

#### 4.3.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

##### Bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>

Om het aspect luchtkwaliteit te beoordelen zijn de contouren van de bijdrage op de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> berekend ten opzichte van de achtergrondconcentratie voor het peiljaar 2030.

Tabel 4.7 geeft een overzicht van de berekende oppervlakten voor de bijdragecontouren van 0,1 µg/m<sup>3</sup> en 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en de alternatieven.

Tabel 4.7: Overzicht oppervlakten bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>

	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>		PM <sub>2,5</sub>	
	0,1 µg/m <sup>3</sup>	1,2 µg/m <sup>3</sup>	0,1 µg/m <sup>3</sup>	1,2 µg/m <sup>3</sup>	0,1 µg/m <sup>3</sup>	1,2 µg/m <sup>3</sup>
Referentiesituatie	13,7 ha	-	73,7 ha	6,2 ha	44,8 ha	0,7 ha
Voorgenomen activiteit	24,6 ha	-	196,6 ha	15,1 ha.	115,4 ha	10,3 ha
Alternatief 1	27,2 ha	-	221,5 ha	16,8 ha	130,0 ha	11,2 ha
Alternatief 2	-	-	73,7 ha	6,2 ha	44,8 ha	0,7 ha
Alternatief 3	22,9 ha	-	171,4 ha	13,6 ha	101,6 ha	9,2 ha

Voor de voorgenomen activiteit en alternatieven 1 en 3 worden de oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor twee stoffen meer dan verdubbeld. Voor alternatief 2 wordt de oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één stof gereduceerd tot binnen de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit.

#### Omliggende bebouwing

Naast het inzichtelijk maken van de bijdragecontouren van de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> zijn ook de jaargemiddelde concentraties van deze stoffen ter plaatse van de meest nabij gelegen (vakantie)woningen berekend.

Voor de voorgenomen activiteit en de alternatieven 1 en 3 nemen de jaargemiddelde concentraties van één of twee stoffen ter plaatse van de (vakantie) woningen toe tussen 0,1 en 1,2 µg/m<sup>3</sup>. Dit betekent dat deze activiteiten niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden. Voor alternatief 2 is sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie

Tabel 4.8: Beoordeling luchtkwaliteit

Kwaliteit	Referentie-situatie	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Effect op de contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> )	0	-	-	+	-
Effect op het aantal woningen met verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> )	0	-	-	+	-

#### 4.3.5 Mitigerende maatregelen

Met het treffen van mitigerende maatregelen is het mogelijk om de (jaarlijkse) emissies luchtverontreinigende stoffen terug te dringen.

Met het terugdringen van het aantal activiteiten (wekelijks gebruik en/of wedstrijden) op het Eurocircuit wordt de jaarlijkse emissies NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> teruggebracht, wat een positief effect oplevert op de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. In alternatief 3 wordt met het terugbrengen van de activiteiten op de rallycrossbaan hierop geanticipeerd.

Door niet met voertuigen met verbrandingsmotor te racen, maar met elektrisch aangedreven voertuigen, neemt de uitstoot NO<sub>x</sub> significant af. De uitstoot NO<sub>x</sub> wordt nu bepaald door het baanonderhoud en het verkeer van en naar het Eurocircuit alsmede de bijbehorende parkeerbewegingen. Deze maatregel is als alternatief 2 opgenomen in de MER.

De emissies voor PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> worden naast de slijtage van de banden en remmen voornamelijk bepaald door het opwervelen van fijnstof door de crossactiviteiten. In de berekeningen is reeds uitgegaan van vochtige baan condities voor de onverharde gedeelten. Door ook de verharde delen vochtig te houden worden de emissies voor PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> gereduceerd. In tabel 4.9 is een overzicht gegeven van de jaarlijkse emissies PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> voor zowel de droge baan als vochtige baancondities voor het verharde gedeelte en het effect daarvan.

Tabel 4.9: Overzicht jaarlijkse emissies in kg/jaar mitigerende maatregel PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> (verhard baangedeelte)

	PM <sub>10</sub>			PM <sub>2,5</sub>		
	Droge baan	Vochtige baan	Vershil	Droge baan	Vochtige baan	Vershil
Referentiesituatie	483	55	-428	304	35	-269
Voorgenomen activiteit	1.139	131	-1.008	718	82	-636
Alternatief 1	1.294	148	-1.146	815	94	-721
Alternatief 2	483	55	-428	304	35	-269
Alternatief 3	1.010	116	-894	637	73	-564

## 4.4 Externe veiligheid

### 4.4.1 Kaders

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden, waarbij de aspecten plaatsgebonden risico en groepsrisico een rol spelen.

Het *plaatsgebonden risico* (PR) is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10<sup>-6</sup> per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10<sup>-6</sup> contour.

Het *groepsrisico* (GR) kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit. Dit wordt uitgedrukt in de kans per jaar dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit. De normstelling heeft de status van een oriëntatiewaarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm, maar kan aangemerkt worden als een ijkpunt voor het bevoegd gezag voor haar verantwoording van het groepsrisico.

### 4.4.2 Werkwijze

Voor het aspect externe veiligheid zijn alle risicobronnen in de omgeving in beeld gebracht.

Voor het thema externe veiligheid is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

- Het effect op het plaatsgebonden risico: dit effect is onafhankelijk van het aantal aanwezigen in de omgeving van de risicobron;
- Het effect op het groepsrisico: dit effect wordt bepaald door het aantal aanwezigen in het invloedsgebied van een risicobron.

De aanwezigheidsgraad zal voor alle situaties gelijk zijn, aangezien het gaat om het aantal aanwezigen die zich gelijktijdig in het invloedsgebied bevinden.

De effecten worden beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

Tabel 4.10: Beoordelingskader externe veiligheid

Effect	Omschrijving
Effect op plaatsgebonden risico	Verandering van het plaatsgebonden risico door het gebruik:
	<b>++</b> Sterke verbetering / groot positief effect. Het plaatsgebonden risico verbetert aanzienlijk als gevolg van de voorgenomen ingrepen.
	<b>+</b> Verbetering / positief effect. Het plaatsgebonden risico verbetert als gevolg van de voorgenomen ingrepen.
	<b>0</b> Nagenoeg geen effect / verschil. Het plaatsgebonden risico verandert niet door de voorgenomen ingrepen.
	<b>-</b> Verslechtering / negatief effect. Het plaatsgebonden risico verslechtert als gevolg van de voorgenomen ingreep.
	<b>--</b> Sterke verslechtering / negatief effect. Het plaatsgebonden risico verslechtert aanzienlijk als gevolg van de voorgenomen ingreep.
Effect op groepsrisico	Verandering van het groepsrisico door het gebruik:
	<b>++</b> Sterke verbetering / groot positief effect. Het groepsrisico neemt aanzienlijk af als gevolg van het gebruik.
	<b>+</b> Verbetering / positief effect. Het groepsrisico neemt af als gevolg van het gebruik.
	<b>0</b> Nagenoeg geen effect / verschil. Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks door het gebruik.
	<b>-</b> Verslechtering / negatief effect. Het groepsrisico neemt toe als gevolg van het gebruik.
	<b>--</b> Sterke verslechtering / negatief effect. Het groepsrisico neemt aanzienlijk toe als gevolg van het gebruik.

#### 4.4.3 Referentiesituatie

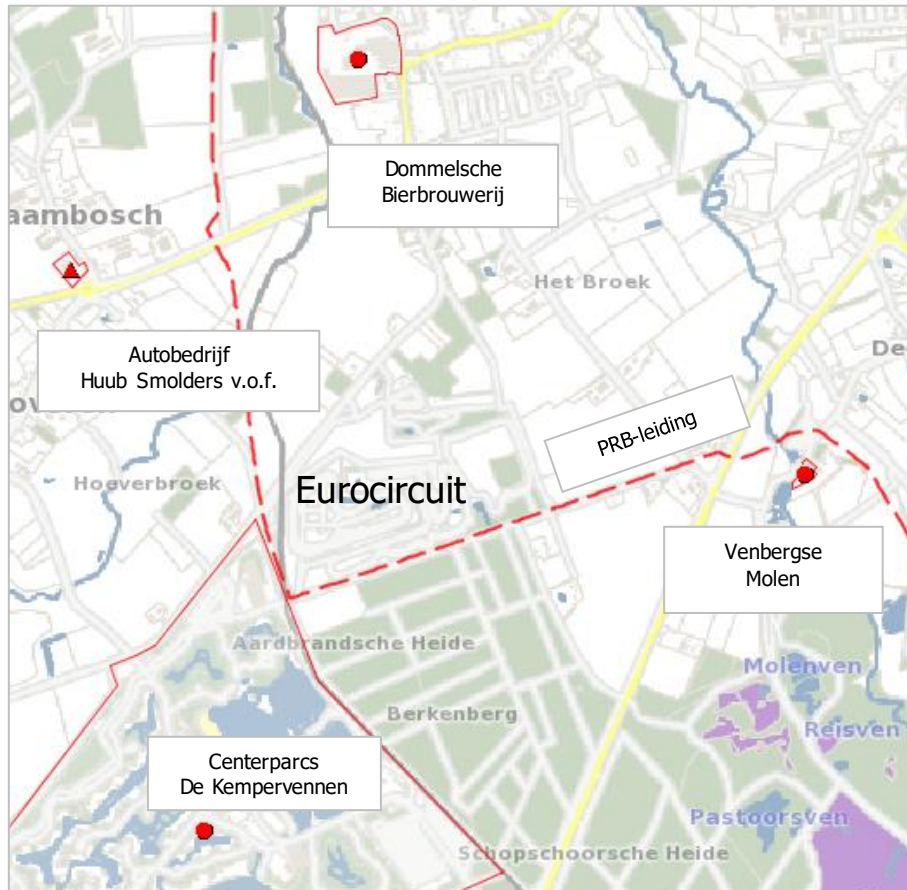
De motorcrossbaan wordt niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbare object. Bij een aantal evenementen zijn grote aantallen mensen aanwezig. Om deze reden zijn de risicobronnen in de omgeving in beeld gebracht.

Voor het aspect externe veiligheid is een landelijke database beschikbaar, waarin alle risicobronnen zijn opgenomen, te weten de risicokaart. Uit deze kaart blijkt dat in de directe omgeving van het Eurocircuit verschillende risicobronnen aanwezig zijn. Dit betreffen de volgende risicobronnen:

- PRB-leiding
- Centerparcs De Kempervennen
- Autobedrijf Huub Smolders v.o.f.
- Dommelsche Bierbrouwerij
- Venbergse Molen

In de toelichting van het inpassingsplan 'Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69 - 1e herziening' is op basis van de Risicoatlas Wegtransport (24 maart 2003, Rijkswaterstaat, Adviesdienst V en V) geconcludeerd dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen over de N69 plaatsvindt. Dit wordt bekrachtigd door de EV-signaleringskaart van de gemeente Valkenswaard. Daardoor wordt geconcludeerd dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de N69 en de toekomstige Westparallel.

Op de volgende afbeelding zijn de aanwezige risicobronnen in de omgeving van het Eurocircuit weergegeven.



Overzicht risicobronnen omgeving Eurocircuit

### PRB-leiding

Direct ten zuiden en ten westen van het Eurocircuit is een PRB-leiding aanwezig. Het betreft een K1 leiding en is in het beheer bij Petrochemical Pipeline Services B.V. (PPS). Door deze leiding wordt de stofcategorie K1 getransporteerd. De stofcategorie K1 zijn brandbare vloeistoffen.

In de toelichting van de 'Standaard Regels PPS-Pipelines versie 1.1 (subtitel Handreiking borging PRB-leiding in het bestemmingsplan) d.d. 9 maart 2015, zijn de eigenschappen van de buisleidingen in het beheer bij de PPS beschreven. In de volgende tabel zijn de eigenschappen behorende bij de betreffende PRB-leiding weergegeven.

Tabel 4.11: Eigenschappen PRB-leiding

Eigenschap	
Stof	Vloeibare koolwaterstoffen (klasse 1)
Diameter	8 inch (209,44 mm)
Totale lengte	196 km
Maximale werkdruk	68 bar
Mitigerende maatregelen	Geen
Ligging bovenkart buisleiding	≥ 0,6 meter onder maaiveld
Leidingtype	HTL
Staalsoort	X46, grade B

Ter voorbereiding op het inpassingsplan 'Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69 - 1e herziening' is door Arcadis een 'Kwalitatieve beschouwing EV risico's buisleiding PPS' d.d. 18-12-2015 uitgevoerd. Daaruit blijkt dat PR  $10^{-6}$  contour maximaal 10,3 meter bedraagt. Op onderstaande afbeelding is de ligging van de PRB-leiding met bijbehorende PR  $10^{-6}$  contour weergegeven.



Ligging PRB-leiding met PR  $10^{-6}$  contour, de rode lijn geeft de ligging van de PRB-leiding weer en de zwarte lijn de PR-contour (bron: risicokaart)

Uit de afbeelding blijkt dat een klein gedeelte van de motorcrossbaan binnen deze contour is gelegen. Binnen deze contour zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan. Het Eurocircuit is geen beperkt kwetsbaar object.

Een breuk in de leiding waardoor een incident ontstaat wordt voornamelijk veroorzaakt door graafwerkzaamheden. Bij het gebruik van de inrichting is geen sprake van graafwerkzaamheden ter plaatse van de leiding.

Uit de risicoberekening in de 'Kwalitatieve beschouwing EV risico's buisleiding PPS' voor de N69 blijkt dat er geen sprake is van een groepsrisico.

#### Centerparcs De Kempervennen

Direct ten westen van het Eurocircuit is het vakantiepark Centerparcs De Kempervennen gelegen. Binnen dit park worden gevaarlijke stoffen opgeslagen in het zwembad in de vorm van chloorbleekloog met een tankinhoud van 4,2 m<sup>3</sup>.

Om de chloorbleekloogtank met een inhoud van 4,2 m<sup>3</sup> is geen PR  $10^{-6}$  contour aanwezig. Rondom een dergelijke tank is wel een effectafstand aanwezig, deze bedraagt ongeveer 150 meter. Omdat het zwembad in het midden van het vakantiepark is gesitueerd, blijft de effectafstand binnen de inrichtingsgrenzen van het vakantiepark. Voor het Eurocircuit is deze risicobron dus niet relevant.

#### Autobedrijf Huub Smolders v.o.f.

Bij het tankstation Autobedrijf Huub Smolders v.o.f. aan de Braambos 1a in Westerhoven wordt LPG verkocht. Voor dit tankstation is de vergunde doorzet van LPG kleiner dan 500 m<sup>3</sup>. Een incident bij een LPG-tankstation kan optreden ter plaatse van het vulpunt, het bovengrondse LPG-reservoir of de afleverzuil.

Rondom deze drie risicobronnen is een PR  $10^{-6}$  contour aanwezig en mogelijk een invloedsgebied voor het groepsrisico. Een LPG-installatie is een zogenaamde categoriale inrichting. Voor de PR  $10^{-6}$  contouren voor de verschillende risicobronnen van de LPG-installatie zijn opgenomen in tabel 1 van bijlage 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Voor de invloedsgebieden van het groepsrisico zijn in tabel 1 van bijlage 2 van het Revi de afstanden opgenomen voor een LPG-installatie.

In onderstaande tabel zijn de afstanden van de PR  $10^{-6}$  contouren en de invloedsgebieden behorende bij de LPG-installatie van het tankstation weergegeven.

Tabel 4.12: Afstanden PR  $10^{-6}$  contour en invloedsgebied LPG-installatie

	LPG-vulpunt	LPG-reservoir	LPG-afleverzuil
PR $10^{-6}$ contour	25 meter	25 meter	15 meter
Invloedsgebied groepsrisico	150 meter	150 meter	niet aanwezig

Het Eurocircuit bevindt zich op ongeveer 900 meter ten zuiden van het LPG-tankstation aan de Braambos 1a. Doordat de PR  $10^{-6}$  contouren en de invloedsgebieden niet tot het Eurocircuit reiken, levert deze inrichting geen belemmeringen op voor het aspect externe veiligheid.

#### Dommelsche Bierbrouwerij

Op het adres Brouwerijplein 84 in Valkenswaard is de risicobron Dommelsche Bierbrouwerij aanwezig. Op de brouwerij is een ammoniakkoelinstallatie van 3.500 kg, met een maximale werktemperatuur van de installatie van  $1^{\circ}\text{C}$ , aanwezig.

De ammoniakkoelinstallatie bevindt zich in het bedrijfsgebouw dat evenwijdig aan de Goudenrijderhof is gesitueerd. Een ammoniakkoelinstallatie van 3.500 kg is eveneens een zogenaamde categoriale inrichting, waardoor voor de PR  $10^{-6}$  contouren de aangegeven afstanden uit het Revi van toepassing zijn. Op basis van tabel 6 uit bijlage 1 van het Revi blijkt dat bij de aanwezige ammoniakkoelinstallatie PR  $10^{-6}$  contour hoort van 35 meter. Deze contour is grotendeel binnen de inrichting gelegen, maar aan de oostzijde ligt deze contour deels buiten de inrichtingsgrenzen. Op basis van tabel 3 van bijlage 2 van het Revi blijkt dat er geen invloedsgebied voor het groepsrisico aanwezig is voor een ammoniakkoelinstallatie met een maximale werktemperatuur van de installatie van  $1^{\circ}\text{C}$ . Doordat de PR  $10^{-6}$  contouren en de invloedsgebieden niet tot het Eurocircuit reiken, levert deze inrichting geen belemmeringen op voor het aspect externe veiligheid.

#### Venbergse Molen

Op het adres Molenstraat 211 in Valkenswaard is de Venbergse Molen gevestigd. Op het terrein van deze inrichting is een bovengrondse propaantank aanwezig met een tankinhoud van  $3,0\text{ m}^3$ .

Een propaantank met een inhoud van  $3,0\text{ m}^3$  beschikt niet over een PR  $10^{-6}$  contour. Een incident met een dergelijk tank heeft een effect op de omgeving van ongeveer 325 meter. Deze afstand reikt tot de Luikerweg (N69) ter hoogte van het adres Luikerweg 134. Het Eurocircuit is op ongeveer 1 kilometer gelegen van de Venbergse Molen, waardoor deze risicobron niet relevant is voor het Eurocircuit.

#### Conclusie

Het Eurocircuit is niet aan te merken als een (beperk) kwetsbaar object. Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het Eurocircuit verschillende risicobronnen aanwezig zijn, te weten een PRB-leiding en een viertal inrichtingen (Centerparcs De Kempervennen, Autobedrijf Huub Smolders v.o.f., Dommelsche Bierbrouwerij en Venbergse Molen). Het invloedsgebied van de vier inrichtingen rijkt niet tot het plangebied.

De PR  $10^{-6}$  contour van de PRB-leiding ligt gedeeltelijk over het Eurocircuit ligt. Binnen deze contour zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan. Hiervan is geen sprake. Langs de buisleiding is geen sprake is van een groepsrisico.

#### 4.4.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

De voorgenomen activiteit, alternatief 1 en alternatief 3 gaan uit van een intensiever gebruik van de racebanen ten opzichte van de referentiesituatie. Hierdoor wijzigt het plaatsgebonden risico echter niet. Omdat er geen sprake is van een groepsrisico, wijzigt dit ook niet. Ook het milieuvriendelijke alternatief (alternatief 2) heeft geen veranderingen tot gevolg. Vanwege de voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn er ten opzichte van de referentiesituatie geen positieve of negatieve effecten te verwachten voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In de volgende tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

Tabel 4.13: Beoordeling externe veiligheid

Effect	Referentie-situatie	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Effect op plaatsgebonden risico	0	0	0	0	0
Effect op groepsrisico	0	0	0	0	0

## 4.5 Geur

### 4.5.1 Kaders

Voor het aspect geur zijn er alleen wettelijke kaders voor de geurbelasting vanwege veehouderijen (Wet geurhinder en veehouderij). Op het Eurocircuit worden geen geurgevoelige objecten gerealiseerd. Onderzoek naar de geurhinder vanwege veehouderijen is niet aan de orde.

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor autocircuits en motorcrosstereinen vanwege geur een richtafstand van 100 meter. In het Activiteitenbesluit zijn voorschriften opgenomen voor het afleveren van brandstoffen aan motorvoertuigen voor het wegverkeer.

### 4.5.2 Werkwijze

Een geurbelaste woning is een woning die binnen de richtafstand van 100 meter tot de inrichtingen van de NRV en MVV is gelegen. Het aspect geur is beoordeeld op basis van het aantal geurbelaste woningen.

### 4.5.3 Referentiesituatie

Voor de geurbelasting kan worden aangesloten bij de rechtstanden uit de VNG-uitgave. Binnen een richtafstand van 100 meter vanaf het Eurocircuit zijn geen woningen aanwezig. Het is derhalve niet noodzakelijk het aspect geur te onderzoeken.

### 4.5.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

Vanwege de voorgenomen activiteit, alternatief 1 en 3 wijzigt de richtafstand ten opzichte van nabijgelegen woningen niet. In het milieuvriendelijk alternatief wordt geen gebruik gemaakt van verbrandingsmotoren. De geurhinder en de bijbehorende richtafstand zullen daarbij kleiner zijn dan in de referentiesituatie. Het aantal geurbelaste woningen wijzigt echter niet, omdat het aantal gelijk blijft aan de referentiesituatie.



Tabel 4.14: Beoordeling geur

Effect	Referentie-situatie	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Effect op het aantal geurbelaste woningen	0	0	0	0	0

## 4.6 Stof

Het aspect stof is onderzocht in het onderzoek naar de luchtkwaliteit, zie paragraaf 4.2.

## 4.7 Klimaat

### 4.7.1 Kaders

Broeikasgassen zijn gassen in de atmosfeer met het vermogen om warmtestraling te absorberen en geleidelijk in alle richtingen weer af te geven. Hierdoor dragen ze bij aan het vasthouden van warmte in de atmosfeer en daarmee aan het verhogen en in stand houden van de evenwichtstemperatuur. Dit wordt het broeikas effect genoemd. De belangrijkste broeikasgassen in de aardatmosfeer zijn waterdamp, koolstofdioxide, methaan, lachgas (distikstofmonoxide) en ozon.

In het klimaatakkoord van Parijs van 2015 is afgesproken de mondiale temperatuurstijging te beperken tot maximaal 2°C. Om dit te bereiken moet in 2050 de broeikasemissie met 80 tot 95% zijn verminderd ten opzichte van 1990. De opgave van Parijs moet bereikt worden door:

- daling van het energieverbruik en;
- het gebruik van duurzame energiebronnen.

Nederland heeft zich gecommitteerd een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en het gebruik van fossiele brandstoffen.

### 4.7.2 Werkwijze

Met betrekking tot klimaat is in beeld gebracht in hoeverre de voorgenomen activiteit en de alternatieven een positieve bijdrage hebben op het klimaat. Aangezien dit lastig meetbaar is, is geen onderscheid gemaakt tussen een groot positief effect en een positief effect en tussen een groot negatief effect en een negatief effect. Daarnaast wordt ingegaan op de mogelijkheden om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

### 4.7.3 Referentiesituatie

In de huidige situatie wordt nog weinig gedaan om het energieverbruik te verlagen. Er vinden enkele activiteiten met elektrische voertuigen plaats.

### 4.7.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

In de voorgenomen activiteit en alternatieven 1 en 3 neemt het aantal activiteiten toe en daarmee de toename aan broeikasgassen en het gebruik van fossiele brandstoffen. Alternatief 2 gaat uit van het rijden met elektrische voertuigen. Hiermee wordt de uitstoot van broeikasgassen en het gebruik van fossiele brandstoffen drastisch verminderd. Deze ontwikkeling is reeds in gang gezet, maar op de zeer korte termijn is dit geen economisch haalbaar initiatief. Tot die tijd zou gebruik kunnen worden gemaakt van biobrandstoffen.

### 4.7.5 Overige maatregelen

In het bestemmingsplan voor het Eurocircuit worden door wind- en zonne-energievoorzieningen tot een hoogte van 18 meter algemeen mogelijk gemaakt. Door de realisatie van duurzame energievoorzieningen hoeven de gebouwen op het terrein niet meer op gas te worden gestookt.

Ook wat betreft bezoekers zijn er mogelijkheden om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het gebruik van elektrisch voertuigen kan worden gestimuleerd door de realisatie van oplaadfaciliteiten voor bezoekers. En door het inzetten van (elektrische) bussen tijdens evenementen wordt het aantal vervoersbewegingen met uitstoot van broeikasgassen verminderd.

## 5 OVERIGE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk zijn de overige milieugevolgen bespreken. Het gaat om de aspecten natuur, bodem, water en archeologie. Per aspect zijn achtereenvolgens de relevante, wetten en besluiten, de werkwijze, een beschrijving van de referentiesituatie en de beoordeling van de voorgenomen activiteit en de alternatieven opgenomen. Indien aan de orde zijn per aspect maatregelen benoemd om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.

### 5.1 Natuur

In het kader van de MER is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het Eurocircuit en de inrichting hiervan heeft op beschermde gebieden en op beschermde flora en fauna.<sup>10</sup> In het onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling en de drie alternatieven. Het onderzoek is als bijlage 4 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

#### 5.1.1 Kaders

De Wet natuurbescherming is het wettelijk toetsingskader voor activiteiten die effecten kunnen hebben op beschermde gebieden en beschermde flora en fauna. Voor de verschillende Natura 2000-gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd. Indien significante effecten die de habitats kunnen verslechteren niet kunnen worden uitgesloten, is (zijn) vergunning(en) in het kader van de wet Natuurbescherming noodzakelijk. Voor veel Natura 2000-gebieden vormen vermessing en verzuring door stikstofdepositie (door ammoniak en stikstofoxiden) een probleem voor aanwezige habitattypen.

In de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) zijn alle Natura 2000-gebieden opgenomen waarbinnen ten minste één stikstofgevoelig habitatype voorkomt dat te maken heeft met overbelasting door stikstof. Conform de PAS dient bij een concreet en niet prioritair project (een project waarvoor reeds depositieruimte is gereserveerd) middels een verspreidingsberekening met het programma AERIUS beoordeeld te worden wat de stikstofdepositietoename is ter plaatse van de voor stikstofdepositie gevoelige habitats.

Het Natuur Netwerk Nederland heeft als doel om een samenhangend netwerk te creëren van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden en natuurrijke cultuurlandschappen. Het huidige netwerk bestaat voor het merendeel uit Natura 2000-gebieden en andere bestaande natuurgebieden. Daarnaast worden natuurgebieden uitgebreid, nieuwe natuurgebieden ontwikkeld en ecologische verbindingzones aangelegd.

#### 5.1.2 Werkwijze

In de natuurtoets zijn de huidige en potentiële aanwezigheid van beschermde soorten planten en dieren op de onderzoekslocatie en de te verwachten effecten van de scenario's op beschermde soorten en gebieden beoordeeld. De natuurtoets is uitgevoerd door middel van bronnenonderzoek en twee veldonderzoeken. Er is zowel (globaal) gekeken naar de daadwerkelijk aanwezige flora en fauna, als naar de mogelijke waarden die het gebied herbergt in andere tijden van het jaar die tijdens een eenmalig bezoek niet kunnen worden vastgesteld.

Tijdens het terreinbezoek is zoveel mogelijk concrete informatie verzameld met betrekking tot de aan- of afwezigheid van beschermde soorten (zicht- en geluidswaarnemingen, sporenonderzoek naar de aanwezigheid van nesten, holen, uitwerpselen, haren, etc.).

<sup>10</sup> Ekoza, Natuurtoets Eurocircuit Valkenswaard, 18 januari 2019

Naast de natuurtoets is het effect van het Eurocircuit en het gebruik ervan op Natura 2000-gebieden en Natuur Netwerk Nederland beschreven. Hierbij is gekeken naar de effecten die de verschillende beschreven scenario's van het Eurocircuit hebben op nabije Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland. Om te beoordelen welke (significant) negatieve effecten het Eurocircuit kan hebben op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux is een voortoets Natura 2000-gebieden uitgevoerd.

### 5.1.3 Referentiesituatie

Het gebruik van het rallycrossterrein en het motorcrossterrein op het Eurocircuit heeft effect op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Het gebruik heeft effect op verzuring en vermessing door stikstof uit de lucht die afkomstig is van de voertuigen.

De referentiesituatie is meegenomen in de achtergronddepositie van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Het gebruik van het rallycrossterrein veroorzaakt door geluid ook verstoring van de soorten die voorkomen in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Ook vogels in omliggende groenstroken, bossen en weilanden worden verstoord door het geluid van de voertuigen.

### 5.1.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

#### Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit bestaat uit een toename van het aantal rallyvoertuigen, motorcrossvoertuigen en andere voertuigen op de crossterreinen. Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van deze voertuigen verhoogt in de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie. Voor het bepalen van de toename van de stikstofdepositie dient de stikstofemissie die maximaal mogelijk is conform de beoogde situatie, afgezet te worden tegen de stikstofemissie in de referentiesituatie. Er is met behulp van het rekenprogramma AERIUS de bijdrage van de stikstofdepositie van het Eurocircuit inzichtelijk gemaakt.<sup>11</sup> De AERIUS berekening is als bijlage opgenomen.

Middels een verschilberekening is inzichtelijk gemaakt wat de daadwerkelijke stikstofdepositie bijdrage ten gevolge van de voorgenomen activiteit bedraagt. Uit de verschilberekening volgt dat in geen enkel natuurgebied vanwege het Eurocircuit de drempelwaarde van 0,05 mol N/jaar wordt overschreden. Er is derhalve geen sprake van een relevante bijdrage aan de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige gebieden en de stikstofdepositie vormt derhalve geen belemmering voor de vergunningverlening.

De verstoring door geluid verandert iets ten opzichte van de referentiesituatie, omdat de geluidsbelasting per dag gelijk blijft maar evenementen op de rallycross vaker dan 10 keer per jaar gaan plaatsvinden en daardoor als continu geluid gezien moeten worden. Er is geen toename van oppervlak aan Natura 2000-gebied dat wordt verstoord en er wordt circa 2 hectare met algemene broedvogels (buiten Natura 2000-gebied) meer verstoord door geluid. Er worden in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux geen territoria extra verstoord. Ook habitatsoorten worden niet extra verstoord en de trend en het perspectief van deze soorten is positief. De verstoring van geluid op algemene broedvogels laat zich zien in het aantal territoria, maar ook wordt er één extra vogelsoort met territorium (groenling) verstoord. De landelijke en lokale staat van instandhouding zal voor de groenling niet in het geding komen. Dit betekent dus een lichte verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie.

<sup>11</sup> AGEL adviseurs, Memo Stikstofdepositie Eurocircuit Valkenswaard, 20170640, 16 januari 2019

### Alternatief 1

In het alternatief zone van rechtswege is er een sterke toename van het aantal rallyvoertuigen en motorvoertuigen. Hierdoor neemt de stikstofuitstoot en het geluid op het Eurocircuit sterk toe, wat een groter negatief effect heeft op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux dan de referentiesituatie en voorgenomen activiteit. De stikstofdepositie wordt verhoogd met 0,07 mol N/ha/jaar, wat een significante verhoging is.

Ook het geluid in de omgeving van het Eurocircuit neemt toe, wat een sterk negatief effect veroorzaakt op het aantal broedparen in de omgeving. Er wordt circa 121,9 hectare Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux meer verstoord dan in de referentiesituatie en circa 953 hectare meer met algemene broedvogels door geluid ten opzichte van de referentiesituatie. Er worden in het Natura 2000-gebied 57 meer vogelsoorten met territoria verstoord. Een veel groter gebied van het Natura 2000-gebied en ook een extra habitatsoort (nachtzwaluw) wordt verstoord door geluid bij dit alternatief. Ondanks dat de trends en het perspectief positief is, zal de trend van deze soorten toch naar beneden gaan, omdat een groter gebied verstoord wordt door het extra geluid. De verstoring van geluid op algemene broedvogels laat een verhoging van 25 meer vogelsoorten met territoria zien. De lokale staat van instandhouding de vogel- en vissoorten in het gebied kan mogelijk in het geding komen. Dit betekent dus een sterke verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie.

### Alternatief 2

In dit alternatief zal op het rallycrossterrein en het motorcrossterrein geen gebruik meer worden gemaakt van rallyvoertuigen of motorcrossvoertuigen met een verbrandingsmotor. Er zal enkel nog gebruik gemaakt worden van voertuigen met een elektrische motor. Doordat er geen verbrandingsmotoren meer worden gebruikt nemen de stikstofdepositie (-0,05 mol N/ha/jaar) en het geluid op het Eurocircuit af, wat een positief effect heeft op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux ten opzichte van de referentiesituatie. Het geluid zal niet meer reiken tot het Natura 2000-gebied, wat een positief effect zal hebben op de trend en het perspectief van de habitatsoorten in het gebied dat in de referentiesituatie wel verstoord wordt. Ook het geluid in de omgeving van het Eurocircuit neemt af, wat een positief effect veroorzaakt op de dichtheid van vogels in de omgeving.

### Alternatief 3

Ten opzichte van de voorgenomen activiteit zijn de activiteiten met de hoogste geluidbelasting (Supermoto-wedstrijden) geschrapt en is het aantal dagen waarop de activiteiten plaatsvinden in dit alternatief gereduceerd.

De stikstofuitstoot op het Eurocircuit neemt toe, wat een groter negatief effect heeft op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux dan de referentiesituatie. Echter blijkt uit het onderzoek<sup>12</sup> dat de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar niet wordt overschreden voor alle Natura 2000-gebieden als gekeken wordt naar het verschil tussen referentiesituatie en alternatief 3.

De verstoring door geluid verandert iets ten opzichte van de referentiesituatie, maar niet ten opzichte van voorgenomen activiteit, omdat de geluidsbelasting per dag gelijk blijft aan de referentiesituatie, maar evenementen op de rallycross vaker dan 10 keer per jaar gaan plaatsvinden en daardoor als continu geluid gezien moeten worden. De evenementen gebeuren minder vaak dan bij voorgenomen activiteit, maar blijven boven de 10 keer per jaar. Er wordt niet meer Natura 2000-gebied verstoord en er wordt circa 2 hectare met algemene broedvogels meer verstoord door geluid. Er worden in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux geen territoria extra verstoord.

<sup>12</sup> AGEL adviseurs, Memo Stikstofdepositie Eurocircuit Valkenswaard, 20170640, 16 januari 2019

Ook habitatsoorten worden niet extra verstoord en de trend en het perspectief van deze soorten in positief. De verstoring van geluid op algemene broedvogels laat zich zien in het aantal territoria, maar ook wordt er één extra vogelsoort met territorium verstoord. De landelijke en lokale staat van instandhouding van de groenling zal niet in het geding komen. Dit betekent dus een lichte verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie en een gelijke verslechtering als voorgenomen activiteit.

In tabel 5.1 staan de getallen van hoeveelheid stikstof in mol/ha/jaar, het oppervlakte dat verstoord wordt door geluid en het aantal vogelsoorten en vogelsoorten met territoria die verstoord worden door geluid weergegeven per alternatief. In tabel 5.2 staat de effectenbeoordeling van de referentiesituatie en alternatieve weergegeven.

Tabel 5.1: Verstoring door stikstof en geluid

			Referentie-situatie	Voorgenomen Activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
<b>Natura 2000</b>	Stikstof	Mol/ha/jaar	0,16	+0,03	+0,07	-0,03	+0,02
	Geluid	Oppervlakte	2,1 ha	2,1 ha	123 ha	n.v.t.	2,1 ha
		Vogelsoorten	8	8	123	n.v.t.	8
		Vogelsoorten met territoria	0	0	57	n.v.t.	0
<b>Algemene vogels</b>	Geluid	Oppervlakte	410 ha	412 ha	1.363 ha	n.v.t.	412 ha
		Vogelsoorten	110	111	154	n.v.t.	111
		Vogelsoorten met territoria	66	67	91	n.v.t.	67

Tabel 5.2: Beoordeling natuur

Effect	Referentie-situatie	Voorgenomen Activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
<b>Natura 2000-gebied</b>					
Verzuring door N-depositie uit de lucht	0	0	--	+	0
Vermesting door N-depositie uit de lucht	0	0	--	+	0
Verstoring door geluid	0	0	--	++	0
<b>Soorten</b>					
Vogels	0	-	--	++	-

### 5.1.5 Mitigerende maatregelen

Met het treffen van mitigerende maatregelen is het mogelijk om te zorgen dat er minder vogels worden verstoord door geluid. In paragraaf 4.2.5 (mitigerende maatregelen geluid) zijn deze maatregelen beschreven. Brongerichte maatregelen en geluidoverdrachtbeperkende maatregelen hebben ook op natuur een positief effect.

Bij de alternatieven waar meer geluid wordt geproduceerd dan bij de referentiesituatie, is sprake van een negatief effect van geluid op de dichtheid van vogels, de dichtheid zal afnemen in de omgeving. Door de geluidreducerende maatregelen zal deze afname minder zijn dan zonder deze maatregelen. De geluidreducerende maatregelen hebben dus een positief effect op natuur wanneer deze worden toegepast bij de alternatieven. Bij het milieuvriendelijk alternatief wordt er gebruik gemaakt van elektrische motoren, die op zichzelf al veel minder geluid produceren en dus ook geluidreducerend werken. Dit milieuvriendelijk alternatief is ook een stikstofreducerende maatregel.

## 5.2 Bodem

In het kader van de MER is een vooronderzoek uitgevoerd naar de effecten van het Eurocircuit op de bodem.<sup>13</sup> In het onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling en de drie alternatieven. Het onderzoek is als bijlage 6 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

### 5.2.1 Kaders

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) stelt milieuhygiënische voorwaarden aan de toepassing van bouwstoffen, grond en baggerspecie ter bescherming van de bodem en het oppervlaktewater.

### 5.2.2 Werkwijze

Ten behoeve van de MER is op basis van een vooronderzoek een inschatting gemaakt van de te verwachten bodemkwaliteit in het plangebied. Het vooronderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5725 (Bodem – Landbodem – Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek, versie oktober 2017). Het doel van het vooronderzoek is inzicht krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen op de onderzoekslocatie. Hierbij is een inschatting gemaakt van de aard, mate, oorzaak en ligging van mogelijke verontreinigingen.

Om inzicht krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen op de onderzoekslocatie is relevante informatie over de onderzoekslocatie en eventueel de beïnvloeding vanuit de directe omgeving verzameld, geanalyseerd en geïnterpreteerd. Voor het vooronderzoek is uitgegaan van de volgende aanleiding conform de NEN 5725: het opstellen hypothese over de milieuhygiënische bodemkwaliteit ten behoeve van uit te voeren bodemonderzoek (A).

Voor het thema bodem is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

- Het effect op de (water-)bodemkwaliteit: door het verwijderen of beheren van een eventueel aanwezig geval van ernstige bodemverontreiniging, kan de bodemkwaliteit in het gebied verbeteren;
- Het effect op de bodemfunctieklasse door bodemgebruik: door het toekomstige gebruik van de locatie kan de huidige bodemfunctieklasse positief of negatief worden beïnvloed.

In de verschillende alternatieven zal geen grondverzet plaatsvinden. Derhalve is grondverzet niet meegenomen in het beoordelingskader.

De effecten worden beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

Tabel 5.2: Beoordelingskader bodem

Kwaliteit	Omschrijving
Effect op (water-)bodemkwaliteit	Verandering van aanwezige verontreinigingen (boven de interventiewaarde) door het geheel of gedeeltelijk verwijderen van deze verontreinigingen:
++	Sterke verbetering / groot positief effect. De bodemkwaliteit verbetert aanzienlijk als gevolg van de voorgenomen ingrepen. Dit is het geval als omvangrijke verontreinigingen worden verwijderd.
+	Verbetering / positief effect. De bodemkwaliteit verbetert als gevolg van de voorgenomen ingrepen. Dit is het geval als verontreinigingen van beperkte omvang worden verwijderd.
0	Nagenoeg geen effect / verschil. De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.
-	Verslechtering / negatief effect. Niet van toepassing, een verslechtering van de bodemkwaliteit is niet toegestaan.
--	Sterke verslechtering / negatief effect. Niet van toepassing, een verslechtering van de bodemkwaliteit is niet toegestaan.

<sup>13</sup> AGEL adviseurs, Vooronderzoek bodem MER Eurocircuit, 13 december 2018

Effect op bodemfunctieklasse door bodemgebruik	Verandering van de bodemfunctieklasse door het gebruik:	
	++	Sterke verbetering / groot positief effect. De bodemfunctieklasse verbetert aanzienlijk als gevolg van het gebruik.
+	Verbetering / positief effect. De bodemfunctieklasse verbetert als gevolg van het gebruik.	
0	Nagenoeg geen effect / verschil. De bodemfunctieklasse verandert niet door het gebruik.	
-	Verslechtering / negatief effect. De bodemfunctieklasse verslechtert als gevolg van het gebruik.	
--	Sterke verslechtering / negatief effect. De bodemfunctieklasse verslechtert aanzienlijk als gevolg van het gebruik.	

### 5.2.3 Referentiesituatie

Op basis van de bodemkwaliteitskaart mag ter plaatse van het plangebied een bodemkwaliteit klasse AW2000 worden verwacht. Door verschillende activiteiten binnen het projectgebied is op enkele locaties een andere bodemkwaliteit aangetoond tijdens eerder uitgevoerd bodemonderzoek, zie onderstaande tabel.

Tabel 5.3: Te verwachten bodemkwaliteit

Locatie	Grond	Grondwater
Eurocircuit	Minerale olie > AW	Vluchtige aromaten > S
Clubhuis wielerved	< AW	Cadmium, chroom, zink > S
Stortplaats Victoriendijk	Nikkel, zink > I Cadmium, chroom, kwik, molybdeen, lood, PCB, PAK en minerale olie > AW	Stroomopwaarts: cadmium, zink > I Stroomafwaarts: zware metalen, aromaten en cis 1,2-dichlooretheen > S Oppervlaktewater: fenolen, benzeen, toluen, nikkel > I; lood, koper > T; xylenen, minerale olie, cyanide (totaal), zink > S
Stortplaats Mgr. Smetsstraat	Cadmium, koper, zink, PAK en minerale olie > AW	Stroomopwaarts: cadmium, koper, zink > S Stroomafwaarts: < S

Ten aanzien van asbest is geen bodeminformatie beschikbaar. Tijdens de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken is geen aandacht besteed aan asbest. Gezien de bouwperiode van enkele aanwezige opstallen ter plaatse van de autorally en motorcross (periode 1969-1976) wordt de kans op het aantreffen van asbest groot geacht. De voormalige stortplaatsen worden, mede gezien de periode van storten, als verdacht aangemerkt op asbest.

In de huidige situatie kan ter plaatse van het motorcrosssterrein verontreiniging van de bodem plaatsvinden in de pits (rennerskwartier), op locaties waar gesleuteld wordt aan motoren en door brandstoflekkages bij botsingen tussen voertuigen. In de pits en op locaties waar gesleuteld wordt aan motoren is conform de Wet milieubeheer gebruik gemaakt van aanvullende beschermende voorzieningen, zoals vloestofdichte vloeren en het gebruik van milieumatjes. Brandstoflekkages bij botsingen betreffen over het algemeen zeer kleine hoeveelheden. Het Eurocircuit zorgt ervoor dat na een incident vervuiling met behulp van absorptiekorrels zo snel mogelijk wordt verwijderd. De vervuilde grond wordt in een daarvoor bestemde container verzameld. Voor zover bekend op basis van de huidige beschikbare informatie is ter plaatse van het Eurocircuit en de directe omgeving geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Een uitzondering hierop vormen de voormalige stortplaatsen Victoriendijk en Mgr. Smetsstraat gelegen naast het Eurocircuit. Ter plaatse van de voormalige stortplaatsen is het in het kader van de provinciale milieuverordening verboden om, zonder goedgekeurd hergebruikplan, werkzaamheden op of in de stortplaats uit te voeren die de nazorg kunnen belemmeren. In het kader van de Wet bodembescherming is het verboden om zonder instemming van het bevoegde gezag (provincie of gemeente) verontreinigde grond of grondwater te verplaatsen (onttrekken) of te verwijderen. Een deel van de voormalige stortplaats Victoriendijk is in gebruik als circuit voor de motorcross.



Op het deel van de voormalige stortplaats dat in gebruik is voor het motorcircuit, is door de loop van de jaren veel (rest)grond van verschillende locaties uit de gemeente op de helling gestort. De motorcross heeft gezorgd voor een goede afdekking. Hiermee is geborgd dat de beschermende laag op de vuilstort voldoende dik is.

Binnen het plangebied bevinden zich geen aardkundige waarden. Derhalve is dit thema niet meegenomen bij de beschrijving van de alternatieven en de te verwachten effecten.

#### Maatregelen

Het Eurocircuit het zich geconformeerd aan de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB 2012). Op basis van het NRB wordt bepaald welke combinaties van voorzieningen en maatregelen (cvm) leiden tot een verwaarloosbaar bodemrisico bij een bodembedreigende activiteit binnen een inrichting. Om te voorkomen dat de beschermende laag van de voormalige vuilstort beschadigd raakt door de activiteiten die er op plaatsvinden, wordt er tijdens het reguliere baanonderhoud van de motorcross voor gezorgd dat de toplaag voldoende dik is en blijft.

Sinds 1999 worden binnen het circuit zogenaamde milieumatjes toegepast. Vooral in de pits (rennerskwartier) is er de kans dat er vloeistoffen vrij komen is het verplicht milieumatjes toe te passen. Bij een botsing tussen voertuigen komen geen of nagenoeg geen milieuvriendelijke stoffen vrij. Daar er een redelijke kans bestaat, dat een voertuig in botsing komt en men niet na een botsing niet uit wil vallen door lekkende stoffen, zijn deze zo gemonteerd dat bij een botsing de vloeistoffen opgesloten blijven. Een enkele keer loopt koelvloeistof weg als de radiator wordt lek gereden. Conform de NRB worden maatregelen getroffen om te voorkomen dat de bodem, het grondwater en het oppervlaktewater vervuild raken met deze vloeistoffen.

De maatregelen zijn deels al geborgd in de huidige milieuvergunning. In een nieuwe omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden opgenomen die zijn gebaseerd op de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012. Hiermee wordt een verwaarloosbaar risico op bodemverontreiniging bereikt.

#### *5.2.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven*

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er ten aanzien van de voorgenomen activiteiten en de alternatieven 1, 2 en 3 geen positieve of negatieve effecten te verwachten ten aanzien van de (water-)bodemkwaliteit en de bodemfunctieklasse door bodemgebruik. In de huidige situatie worden maatregelen getroffen om vervuilingen te voorkomen. Dit wijzigt in de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven niet.

In de onderstaande tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

*Tabel 5.4: Beoordeling bodem*

<b>Effect</b>	<b>Referentie-situatie</b>	<b>Voorgenomen activiteit</b>	<b>Alternatief 1</b>	<b>Alternatief 2</b>	<b>Alternatief 3</b>
Effect op (water-)bodemkwaliteit	0	0	0	0	0
Effect op bodemfunctieklasse door bodemgebruik	0	0	0	0	0

## 5.3 Water

### 5.3.1 Kaders

Het waterschap De Dommel is verantwoordelijk voor de waterkwantiteit en –kwaliteit in het onderhavige gebied. Het gaat dan om het waterkwantiteits en –kwaliteitsbeheer, de waterkeringzorg, waterzuivering, het grondwaterbeheer, het waterbodembeheer en vaak ook het scheepvaartbeheer. Het beleid en de daarmee samenhangende doelen van het waterschap zijn opgenomen in het Waterbeheerplan 2016-2021, wat tot stand is gekomen in samenspraak met de waterpartners. Zo zijn bijvoorbeeld relevante waterthema's gekoppeld aan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; de Keur en de legger.

In de verschillende alternatieven is geen sprake van toename van verhard oppervlak. Relevante (beleids)uitgangspunten voor het beoordelen van plannen waarbij het verhard oppervlak toeneemt zijn dan ook niet van toepassing.

### 5.3.2 Werkwijze

Ten behoeve van de MER is op basis van een watertoets een inschatting gemaakt van de verwachten effecten op het watersysteem als gevolg van de voorgenomen varianten.

Het doel van de watertoets is inzicht krijgen in het (grond)watersysteem in referentiesituatie en welke effecten te verwachten zijn op dit systeem als gevolg van de voorgenomen varianten.

Voor het thema water is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

- (grond)waterkwaliteit: effecten op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater;
- oppervlaktewater: effecten op het waterpeil;
- geohydrologie: effecten op de mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen.

De effecten van de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie zijn beschreven en beoordeeld. Daarbij zijn niet alleen de negatieve effecten inzichtelijk gemaakt, maar ook de positieve effecten zijn beschreven.

De effecten zijn beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

Tabel 5.5: Beoordelingskader water

Aspect	Kwaliteit	Omschrijving
Effect op (grond)waterkwaliteit	Invoed op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater	
	++	Sterke verbetering / groot positief effect
	+	Verbetering / positief effect
	0	Nagenoeg geen effect / verschil
	-	Verslechtering / negatief effect
	--	Sterke verslechtering / negatief effect
Effect op oppervlaktewater	Invoed op het waterpeil	
	++	Sterke verbetering / groot positief effect
	+	Verbetering / positief effect
	0	Nagenoeg geen effect / verschil
	-	Verslechtering / negatief effect
	--	Sterke verslechtering / negatief effect

Effect op de geohydrologie	Invloed op de mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen	
	++	Sterke verbetering / groot positief effect
	+	Verbetering / positief effect
	0	Nagenoeg geen effect / verschil
	-	Verslechtering / negatief effect
	--	Sterke verslechtering / negatief effect

### 5.3.3 Referentiesituatie

#### Bodemopbouw en geohydrologie

Het maaiveld bevindt zich op ongeveer 25 m+NAP. Van de locatie is de volgende regionale bodemopbouw achterhaald.

Tabel 5.6: Bodemopbouw en geohydrologie

Diepte (m -mv)	Formatie	Samenstelling	Geohydrologische eenheid
Circa 0 tot 0,6	Formatie van Boxtel	Zand, zeer fijn tot zeer grof, lokaal kleiig, grindig of humeus; leem, lokaal zandig, lokaal humeus; klei, siltig tot zandig; veen, kleiig	Watervoerend pakket
Circa 0,6 tot 25	Formatie van Sterksel	Zand, matig fijn tot uiterst grof, lokaal grindig; grind, lokaal zandig; klei, lokaal siltig tot zandig	Watervoerend pakket

Tijdens voorgaand bodemonderzoek ter plaatse van het Eurocircuit in 1999 is vastgesteld dat de bodemopbouw tot 3,0 m-mv voornamelijk uit zand bestaat. Het freatisch grondwater bevond zich destijds op 0,5 m-mv.

Conform de bodematlas van de provincie Noord-Brabant betreft de grondwatertrap: VI (GHG 40-80cm-mv en GLG: 120cm-mv.). Het plangebied wordt gekenmerkt als een infiltratiegebied.

De freatische grondwaterstroming is niet bekend. Opgemerkt wordt dat de freatische grondwaterstromingsrichting lokaal kan worden beïnvloed door de aanwezigheid van oppervlaktewater, kabels en leidingen, cunetten, funderingen en dergelijke. De regionale grondwaterstromingsrichting van het eerste watervoerende pakket is overwegend noordnoordoostelijk. De stroming van het middeldiepe grondwater ter plaatse van het Eurocircuit is westelijk tot noordwestelijk gericht.

Binnen het plangebied is een gesloten vuilstortplaats gelegen aan de Victoriedijk te Valkenswaard.

#### Watersysteem

Voor de afwatering van het grondgebied van de gemeente zorgen drie beken, te weten de Tongelreep, de Dommel en de Beekloop. Globaal kan worden gezegd dat het gebied ten oosten van de Maastrichterweg afwatert op de Tongelreep, het gebied tussen de Luiker- en Maastrichterweg op de Dommel en het gebied ten westen van de Luikerweg op de Beekloop. Meer noordelijk wordt de functie van de Beekloop overgenomen door de Keersop. De beken hebben in overeenstemming met de topografie van het gebied een min of meer zuid-noord gerichte stroomrichting.

In het plangebied zijn geen gecategoriseerde waterlopen gesitueerd. In het plangebied zijn wel diverse solitaire waterpartijen aanwezig die zorgen voor de afwatering en grondwateraanvulling van het plangebied.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een grondwaterbeschermingsgebied, beschermd gebied wat is aangewezen als natte natuurparel, waterberging, keringen of peilbesluitgebied.

### Maatregelen

Het Eurocircuit het zich geconformeerd aan de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB 2012). Op basis van het NRB wordt bepaald welke combinaties van voorzieningen en maatregelen (cvm) leiden tot een verwaarloosbaar bodemrisico bij een bodembedreigende activiteit binnen een inrichting. Om te voorkomen dat de beschermende laag van de voormalige vuilstort beschadigd raakt door de activiteiten die er op plaatsvinden, wordt er tijdens het reguliere baanonderhoud van de motorcross voor gezorgd dat de toplaag voldoende dik is en blijft.

Sinds 1999 worden binnen het circuit zogenaamde milieumatjes toegepast. Vooral in de pits (rennerskwartier) is er de kans dat er vloeistoffen vrij komen is het verplicht milieumatjes toe te passen. Bij een botsing tussen voertuigen komen geen of nagenoeg geen milieuvriendelijke stoffen vrij. Daar er een redelijke kans bestaat, dat een voertuig in botsing komt en men niet na een botsing niet uit wil vallen door lekkende stoffen, zijn deze zo gemonteerd dat bij een botsing de vloeistoffen opgesloten blijven. Een enkele keer loopt koelvloeistof weg als de radiator wordt lek gereden. Conform de NRB worden maatregelen getroffen om te voorkomen dat de bodem, het grondwater en het oppervlaktewater vervuild raken met deze vloeistoffen.

De maatregelen zijn deels al geborgd in de huidige milieuvergunning. In een nieuwe omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden opgenomen die zijn gebaseerd op de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012. Hiermee wordt een verwaarloosbaar risico op bodemverontreiniging bereikt.

#### *5.3.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven*

Op het terrein is nauwelijks verharding aangelegd en de aanwezige verharding wordt ook niet gewijzigd. De (grond)wateraanvulling (infiltratie) en wijze van afstroming blijft gelijk waardoor er geen effecten te verwachten zijn (grond) waterpeil en ondergrondse waterstromen.

Eventueel nieuw op te brengen zandlagen hebben een betere doorlaatbaarheid, wat een licht positief effect heeft op de begaanbaarheid van het terrein. Dit heeft echter geen positieve of negatieve effecten op de lokale grondwaterdynamiek.

Toename in (cross)bewegingen hebben geen effect op de beschermende afdeklaag van de voormalige vuilstort. Het pakket is dusdanig dik en wordt structureel her geprofileerd zodat het hemelwater niet in contact komt met de verontreinig. Eventuele effecten op het (grond)watersysteem zijn niet te verwachten.

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er ten aanzien van de voorgenomen activiteiten en de alternatieven 1, 2 en 3 zijn geen positieve of negatieve effecten te verwachten op het (grond)watersysteem. In de huidige situatie worden maatregelen getroffen om vervuilingen te voorkomen. Dit wijzigt in de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven niet.

In de onderstaande tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

*Tabel 5.7: Beoordeling water*

Effect	Referentie-situatie	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Effect op (grond)waterkwaliteit	0	0	0	0	0
Effect op oppervlaktewater	0	0	0	0	0
Effect op geohydrologie	0	0	0	0	0

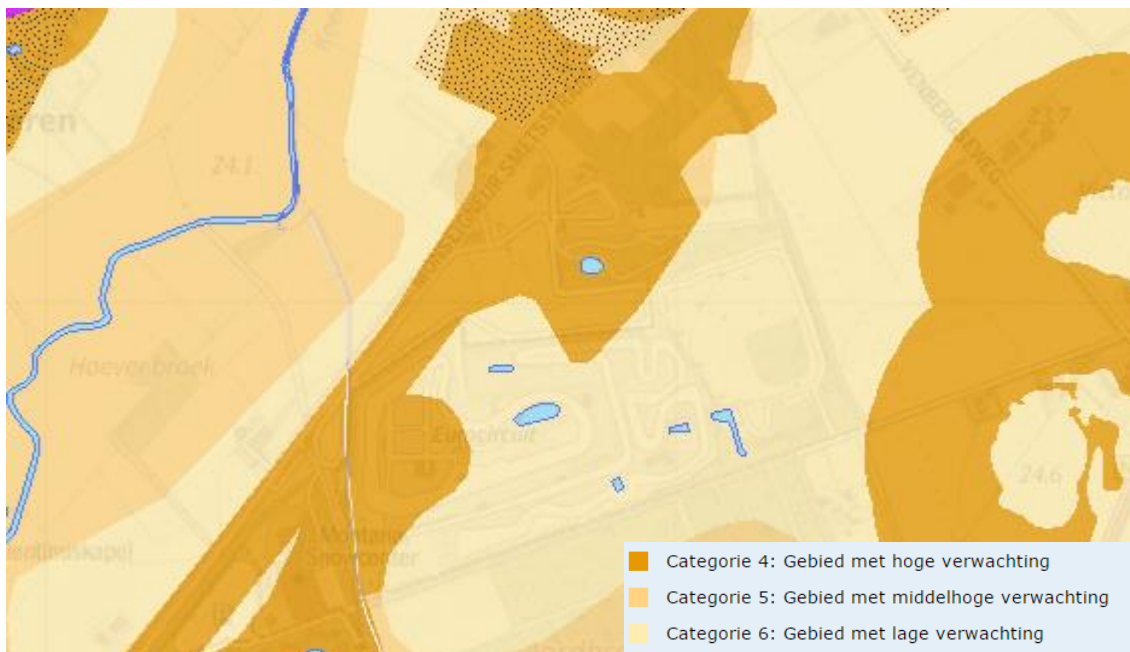
## 5.4 Archeologie

### 5.4.1 Kaders

In 1992 werd het Europese Verdrag van Malta (of Valletta) door Nederland ondertekend. Het uitgangspunt van dit verdrag is dat de restanten van vroegere samenlevingen, die in de bodem verborgen liggen, als gemeenschappelijk Europees erfgoed beschermd en beheerd moeten worden. Archeologisch erfgoed dient, bij voorkeur in de bodem, te worden geconserveerd en in stand te worden gehouden.

De bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland is gebundeld in de Erfgoedwet, die sinds 1 juli 2016 in werking is getreden. Het Verdrag van Malta is hierin geïntegreerd.

Voor de gehele gemeente Valkenswaard is door de SRE een archeologische verwachtingen- en beleidskaart opgesteld. In het plangebied gelden diverse archeologische verwachtingen, te weten categorie 3, 4, 5 en 6.



Uitsnede archeologische beleidskaart

### 5.4.2 Werkwijze

Om de archeologische waarde van het plangebied te kunnen bepalen is gekozen voor het uitvoeren van een bureauonderzoek (BO).<sup>14</sup> Het doel van het archeologisch bureauonderzoek is het specificeren van de archeologische verwachting. Dat wil zeggen het aan de hand van beschikbare en nieuwe informatie over de archeologie, cultuurhistorie, geomorfologie, bodemkunde en het grondgebruik definiëren van de kans dat binnen het plangebied sprake is van archeologische resten.

Het bureauonderzoek is uitgevoerd conform protocol 4002 van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, versie 4.0 (KNA 4.0).

<sup>14</sup> Transect, Een Archeologisch Bureauonderzoek (BO), Valkenswaard, Eurocircuit, Gemeente Valkenswaard (NB), 1658, 4 april 2018

In dit kader is onder andere het centraal Archeologisch Informatiesysteem (ARCHIS) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) geraadpleegd, waarin Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) zijn opgenomen. Aanvullende (cultuur)historische informatie is verkregen uit divers voorhanden historisch kaartmateriaal. Om inzicht te krijgen in de opbouw en ontwikkeling van het landschap zijn onder andere de bodemkaart en beschikbaar geomorfologisch kaartmateriaal geraadpleegd. Deze informatie is aangevuld met relevante informatie uit achtergrondliteratuur.

#### 5.4.3 Referentiesituatie

Op basis van het bureauonderzoek is een gespecificeerde verwachtingskaart voor het plangebied opgesteld. Zie hiervoor het archeologisch onderzoek in bijlage 7. Er is een onderverdeling aangebracht in een zone met een hoge archeologische verwachting en een zone met een middelhoge archeologische verwachting. De zone met een hoge archeologische verwachting bestaat uit de hoger gelegen zandgronden (dekzand op terrasafzettingen) op de rand van het beekdal van de Keersop. In de rest van het plangebied wordt eveneens dekzand op terrasafzettingen verwacht, maar omdat deze verder van het beekdal af liggen is de verwachting hier middelhoog. Verder worden in het noorden van het plangebied stuifduinen verwacht die het dekzand hebben afgedekt.

Omdat historische bebouwing op historisch kaartmateriaal ontbreekt, heeft bovenstaande archeologische verwachting betrekking op archeologische resten en/of sporen uit de periode Laat-Paleolithicum-Late-Middeleeuwen, in zoverre de bodem intact is. Ter plaatse van de vuilstort, vijvers en lage delen in de outdoor crossbaan is het archeologische niveau vermoedelijk al verdwenen. Daar is de verwachting laag. Verder zijn op basis van historisch kaartmateriaal en het AHN een aantal zones aanwezig waar de bodem mogelijk al verstoord is, maar de omvang en diepte van de verstoring niet exact bekend is. Hier zouden eventueel dus nog wel archeologische waarden aanwezig kunnen zijn.



Gespecificeerde verwachting archeologie

#### 5.4.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

Ten aanzien van de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven zijn geen bodemingrepen gepland. Een intensivering van het gebruik van het circuit leidt niet tot verstoring van de bodem en dus ook niet tot aantasting van eventueel aanwezige archeologische waarden in de ondergrond. Een eventuele intensivering vormt geen bedreiging voor eventueel aanwezige archeologische waarden.

In de onderstaande tabel is de conclusie van de beoordeling samengevat.

Tabel 5.8: Beoordeling archeologie

Effect	Referentie-situatie	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Effect op gebieden met een archeologische verwachtingswaarde	0	0	0	0	0

## 5.5 Landschap

### 5.5.1 Kaders

De provincie Noord-Brabant wil ruimtelijke waarden en kenmerken beschermen en daarmee bestaande ruimtelijke kwaliteiten behouden. Tegelijkertijd wil de provincie ook ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied, mits een ontwikkeling bijdraagt aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Nieuwe ontwikkelingen bieden een kans voor behoud en ontwikkeling van het landschap. Het ontwikkelen van landschap reikt verder dan het behouden wat er is, bij ontwikkelen van het landschap gaat het ook om het toevoegen van nieuwe ruimtelijke kwaliteiten. Iedere ontwikkeling moet passen in de omgeving. De omgeving bestaat uit zowel aanwezige waarden als uit omliggende functies; aard, schaal en functie van de bebouwing wordt in dat kader afgewogen.

In artikel 3.1 van de Verordening Noord-Brabant is een zorgplicht opgenomen voor behoud en bevordering van de ruimtelijke kwaliteit. In artikel 3.2 is vastgelegd dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied moet bijdragen aan de kwaliteit van het landschap.

### 5.5.2 Werkwijze

Voor het landschap is in beeld gebracht wat de effecten zijn van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Aangezien dit lastig meetbaar is, is geen onderscheid gemaakt tussen een groot positief effect en een positief effect en tussen een groot negatief effect en een negatief effect. Daarnaast wordt ingegaan op de maatregelen die kunnen worden getroffen om de kwaliteit van het landschap verbeteren.

### 5.5.3 Referentiesituatie

De terreinen van de NRV en de MVV zijn omringd door hoge bomen. Op de terreinen zelf zijn verschillende bosschages aanwezig. De race- en crossbanen bestaan uit verschillende hoogtes. Op grond van het bestemmingsplan is 650 m<sup>2</sup> aan bebouwing toegestaan.

### 5.5.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

Op het gehele Eurocircuit is 3.155 m<sup>2</sup> aan bebouwing aanwezig. De bebouwing bestaat voornamelijk uit één laag en één laag met een kap. Deze bestaande bebouwing is in het bestemmingsplan vastgelegd als maximaal toegestane bebouwing. De bebouwing ligt verspreid over de terreinen en is vanaf de wegen rondom het Eurocircuit niet tot nauwelijks zichtbaar. De effecten op het landschap zijn, gezien de grootte van het terrein, zeer beperkt.

De bebouwing wijzigt met de verschillende alternatieven niet. De race- en crossbanen wijzigen ook niet ten opzichte van de referentiesituatie. De oppervlakte en de vorm van beide functies neemt niet toe, waardoor het omliggende landschap geen enkele inperking ondervindt als gevolg van dit bestemmingsplan.

Tabel 5.9: Beoordeling landschap

Effect	Referentie-situatie	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Effect op het landschap	0	0	0	0	0

In paragraaf 4.2.5 is onderzocht in hoeverre geluidwallen of –schermen een positieve bijdrage hebben op het beperken van de geluidbelasting. Hieruit blijkt dat de geluidreductie van geluidwallen of –schermen zeer beperkt is. Een dergelijk maatregel is daarnaast zeer kostbaar en landschappelijk niet wenselijk.

#### 5.5.5 Maatregelen

Het bestaande oppervlak aan bebouwing is niet eerder planologisch vastgelegd en wordt daarmee gezien als een ruimtelijke ontwikkeling. Er dient te worden voldaan aan de principes van zorgvuldig ruimtegebruik en de kwaliteitsverbetering van het landschap. De bebouwing is gerealiseerd op het bestaande bouwperceel, er is geen sprake van ander ruimtebeslag. In het kader van het bestemmingsplan is de verbetering van de kwaliteit van het landschap geborgd. Hiervoor is de te investeren bijdrage in beeld gebracht. Aangezien er binnen het plangebied weinig ruimte is voor kwaliteitsverbetering zal het merendeel financieel worden verrekend met verbeteringen elders in de gemeente. Nu de gemeente Valkenswaard eigenaar is van de gronden, is zij gehouden de kwaliteitsbijdrage voor de ruimtelijke ontwikkeling te realiseren.



## 6 OVERZICHT EFFECTEN EN CONCLUSIES

In de voorgaande hoofdstukken zijn de verschillende milieuaspecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en drie alternatieven beschreven. In dit hoofdstuk is een overzicht van de effecten opgenomen van de beoordeelde milieuaspecten, er is een beschouwing opgenomen over cumulatie en de conclusies zijn beschreven.

### 6.1 Overzicht effecten

De effecten van de voorgenomen activiteit en de drie alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie zijn beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

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

Tabel 6.1: Overzicht effecten t.o.v. de referentiesituatie

Milieucriterium	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1 (zone van rechtswege)	Alternatief 2 (milieuvriendelijk alternatief)	Alternatief 3 (minder activiteiten rallycross)
<b>Mobiliteit</b> Verkeerssituatie	De I/C waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt minder dan 0,9.	De I/C waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt minder dan 0,9.	De I/C waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt minder dan 0,9.	De I/C waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt minder dan 0,9.
<b>Mobiliteit</b> Parkeersituatie	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 40-80%.	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 40-80%.	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 40-80%.	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 40-80%.
<b>Geluid</b> Aantal geluidbelaste (vakantie)woningen	Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen verandert niet of nauwelijks.	Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen neemt toe (meer dan een verdubbeling).	Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen halveert of meer.	Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen verandert niet of nauwelijks.
<b>Geluid</b> Aantal geluidbelaste dagen	Het aantal geluidbelaste dagen neemt significant toe (met meer dan 12 dagen).	Het aantal geluidbelaste dagen neemt significant toe (met meer dan 12 dagen).	Het aantal geluidbelaste dagen neemt af (meer dan 12 dagen).	Het aantal geluidbelaste dagen neemt toe (12 dagen of minder).
<b>Geluid</b> Maximaal geluidniveau	Het maximaal geluidniveau blijft nagenoeg gelijk.	Het maximaal geluidniveau neemt significant toe (meer dan 5 dB).	Het maximaal geluidniveau verbetert aanzienlijk en neemt af (meer dan 5 dB).	Het maximaal geluidniveau blijft nagenoeg gelijk.
<b>Luchtkwaliteit</b> Contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> )	De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één stof wordt meer dan verdubbeld.	De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één stof wordt meer dan verdubbeld.	De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één stof wordt gereduceerd tot binnen de inrichtingsgrenzen van het Eurocircuit of gelijk aan de achtergrondconcentratie.	De oppervlakte van de bijdragecontouren jaargemiddelde concentraties voor één stof wordt meer dan verdubbeld.

<b>Lucht kwaliteit</b> Jaargemiddelde concentraties NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> ter plaatse van de omliggende (vakantie)woningen	De jaargemiddelde concentraties van één of meerdere stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie)woningen toe tussen 0,1 en 1,2 µg/m <sup>3</sup> .	De jaargemiddelde concentraties van één of meerdere stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie)woningen toe tussen 0,1 en 1,2 µg/m <sup>3</sup> .	De jaargemiddelde concentraties van één of meerdere stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie)woningen af tot de achtergrondconcentratie.	De jaargemiddelde concentraties van één of meerdere stoffen nemen ter plaatse van de (vakantie)woningen toe tussen 0,1 en 1,2 µg/m <sup>3</sup> .
<b>Externe veiligheid</b> Plaatsgebonden risico	Het plaatsgebonden risico verandert niet.	Het plaatsgebonden risico verandert niet.	Het plaatsgebonden risico verandert niet.	Het plaatsgebonden risico verandert niet.
<b>Externe veiligheid</b> Groepsrisico	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.
<b>Geur</b> Aantal geurbelaste woningen	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.
<b>Natuur</b> Natura 2000-gebied	De bijdrage aan de verzuring en vermisting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid blijft nagenoeg gelijk.	De bijdrage aan de verzuring en vermisting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid zijn veel groter.	De bijdrage aan de verzuring en vermisting door N-depositie uit de lucht zijn minder en de verstoring door geluid is nihil.	De bijdrage aan de verzuring en vermisting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid blijft nagenoeg gelijk.
<b>Natuur</b> Natuurnetwerk Nederland	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.
<b>Natuur</b> Vogels	De invloed op vogels is licht negatief.	De invloed op vogels is sterk negatief.	De invloed op vogels is sterk positief	De invloed op vogels is licht negatief.
<b>Bodem</b> (Water-) bodemkwaliteit	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.
<b>Bodem</b> Bodemfunctieklassering door bodemgebruik	De bodemfunctieklassering verandert niet door het gebruik.	De bodemfunctieklassering verandert niet door het gebruik.	De bodemfunctieklassering verandert niet door het gebruik.	De bodemfunctieklassering verandert niet door het gebruik.
<b>Water</b> (Grond)waterkwaliteit	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater wijzigt niet.	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater wijzigt niet.	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater wijzigt niet.	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater wijzigt niet.
<b>Water</b> Oppervlaktewater	Het waterpeil wijzigt niet.	Het waterpeil wijzigt niet.	Het waterpeil wijzigt niet.	Het waterpeil wijzigt niet.
<b>Water</b> Geohydrologie	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.
<b>Archeologie</b> Gebieden met een archeologische verwachtingswaarde	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.
<b>Landschap</b> Landschappelijke inpassing	De effecten op het landschap wijzigen niet.	De effecten op het landschap wijzigen niet.	De effecten op het landschap wijzigen niet.	De effecten op het landschap wijzigen niet.

## 6.2 Cumulatie

Cumulatieve effecten zijn effecten van andere ruimtelijke ontwikkelingen die de effecten van ontwikkelingen op het Eurocircuit kunnen versterken. Met het programma De Grote Heide wil de gemeente Valkenswaard het gebied ontwikkelen tot een duurzaam leisurlandschap zodat het gebied aantrekkelijker wordt voor bezoekers en er meer werkgelegenheid ontstaat.

De ontwikkeling tot een leisuregebied kan op gespannen voet komen te staan met verkeersbelasting en met de aanwezige natuurwaarden. In de gebiedsvisie Groote Heide wordt ingezet op een duurzame ontwikkeling waarbij wordt geborgd dat nieuwe en door te ontwikkelen functies nu en in de toekomst bijdragen aan de (be)leefbaarheid, kwaliteit van natuur en landschap en rendabiliteit van het gebied. Alle economische functies in het buitengebied van Valkenswaard, of dat nu is op het gebied van leisure, paardensport, in de agrarische- of een andere economische sector moeten bijdragen aan de drie duurzaamheidsprincipes people-planet-profit. Zo kan de toekomst van het gebied duurzaam versterkt en geborgd worden en worden de spanningsvelden opgelost.

### **6.3 Conclusie**

Alle milieuaspecten van de referentiesituatie van het Eurocircuit zijn onderzocht. De voorgenomen activiteit en de drie alternatieven (zone van rechtswege, milieuvriendelijk alternatief en minder activiteiten rallycross) zijn ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld.

Op basis van tabel 6.1 kan worden beoordeeld dat de voorgenomen activiteit op een aantal punten negatief scoort ten opzichte van de referentiesituatie. Met name het aantal geluidbelaste dagen neemt toe. Omdat de verschillende akoestische situaties uit de referentiesituatie bij de voorgenomen activiteit grotendeels dezelfde zijn, treden er nauwelijks verschillen op tussen de geluidbelastingen en de geluidcontouren tussen de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit.

Met betrekking tot het aspect luchtkwaliteit leidt de voorgenomen activiteit tot een verslechtering ten op zichte van de referentiesituatie, maar de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden, waardoor de Wet luchtkwaliteit niet belemmerend zal zijn voor de voorgenomen activiteit.

Daarnaast is er vanwege geluid een licht negatief effect op vogels. In de referentiesituatie wordt reeds 410 hectare verstoord door geluid. In de voorgenomen activiteit is dat 412 hectare. Het aantal vogelsoorten dat wordt verstoord is in de referentiesituatie 110 en de voorgenomen activiteit 111. Het aantal vogelsoorten met territoria dat wordt verstoord is in de referentiesituatie 66 en de voorgenomen activiteit 67. De verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie is derhalve zeer beperkt.

Alternatief 1 (zone van rechtswege) scoort op een aantal punten (zeer) negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Met de zone van rechtswege is de geluidsruijme, die geldt op basis van het vigerende bestemmingsplan, weergegeven. Er wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld om de geluidsruijme te beperken. Indien geen nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld, geldt dit alternatief als het toetsingskader voor geluid bij vergunningverlening.

Alternatief 2 (milieuvriendelijk alternatief) scoort op een aantal punten positief tot zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie. Dit alternatief is gebaseerd op de visie De Groote Heide waarin is aangegeven dat het Eurocircuit zal moeten transformeren naar een duurzame toekomst, waarbij ingezet wordt op innovatie van de motoren rallycross naar milieuvriendelijke varianten die geen geluid meer produceren. De eerste activiteiten met elektrische voertuigen hebben al plaatsgevonden.

Alternatief 3 (verminderde activiteiten rallycross) scoort op dezelfde punten als de voorgenomen activiteit negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat er sprake is van minder activiteiten scoort dit alternatief positiever dan de voorgenomen activiteit. Met name het aantal geluidbelaste dagen is lager dan bij de voorgenomen activiteit. Daarbij komt dat de activiteiten met de hoogste geluidbelasting (Supermoto-wedstrijden) zijn geschrapt.

Voor de aspecten die negatief scoren ten opzichte van de referentiesituatie zijn mitigerende maatregelen beschreven. Alternatief 2 en 3 sorteren al voor op mitigerende maatregelen voor geluid en luchtkwaliteit, respectievelijk door het rijden met elektrische voertuigen en het verminderen van het aantal (veel geluidproducerende) activiteiten. Dit zijn brongerichte maatregelen. Een andere mogelijke bronmaatregel is het toepassen van geluiddempers. Geluidoverdrachtbeperkende maatregelen (plaatsen van geluidschermen of geluidwallen) zijn onderzocht, maar worden gezien niet reëel geacht (relatief weinig geluidreductie en zeer kostbaar). De genoemde maatregelen hebben ook een positief effect op natuurgebieden en vogels. Daarnaast leveren elektrische voertuigen een positieve bijdrage aan de stikstofdepositie.

## **7 LEEMTEN IN INFORMATIE EN EVALUATIE**

In een MER moet worden aangegeven of er informatie en kennis ontbreekt, waardoor de effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven niet goed kunnen worden beoordeeld. Deze ontbrekende informatie en kennis moet ook worden meegenomen in de evaluatie. Bij de evaluatie worden de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van de voorgenomen activiteit onderzocht. Als de feitelijke milieugevolgen afwijken van de voorspelde gevolgen, moeten aanvullende maatregelen worden getroffen.

### **7.1 Leemten in kennis en informatie**

#### *7.1.1 Verkeer*

Voor het beoordelen van de referentiesituatie is gewerkt met aannames en modelberekeningen, onder andere over de Westparallel N69 die nog moet worden gerealiseerd. Hier zitten onzekerheidsmarges aan vast. Voor het onderzoek is uitgegaan van de maximale verkeersbewegingen die het plan mogelijk maakt. Deze leemte in kennis staat besluitvorming niet in de weg.

#### *7.1.2 Geluid*

In het akoestisch rapport is aangegeven dat de omroepinstallaties niet herkenbaar dienen te zijn bij woningen. In de vigerende vergunning uit 1993 zijn voorschriften opgenomen om eventuele overlast te voorkomen. Voor muziekgeluid dient een strafcorrectie van 10 dB(A) te worden toegepast op de normen. In de praktijk blijkt omroepgeluid wel hoorbaar (maar niet hinderlijk) ter hoogte van woningen. Er hebben echter geen metingen plaatsgevonden. Geadviseerd wordt metingen uit te voeren en indien noodzakelijk maatregelen te treffen ter plaatse van de betreffende omroepinstallaties. Deze leemte in kennis staat besluitvorming niet in de weg.

#### *7.1.3 Natuur*

##### Gebiedsbescherming

Het natuuronderzoek is gebaseerd op bestaande gegevens die voor handen zijn. Er heeft geen soortgericht onderzoek plaatsgevonden. Er is dus niet van het gehele plangebied bekend welke soorten zich waar bevinden. Er is door middel van twee veldbezoeken ingeschat welke soorten voor kunnen komen en in welke delen van het plangebied. Soortgericht onderzoek kan soorten eventueel uitsluiten of de aantallen bepalen. Zo zijn de gegevens die gebruikt zijn voor het vogelonderzoek niet volledig vlakdekkend, omdat er niet in de gehele omgeving van het plangebied onderzoek is gedaan naar vogels. Voor het Natura 2000-gebied is gebruik gemaakt van de bekende verspreidingsgegevens van de habitatsoorten. Omdat het hier om de kwalificerende soorten voor het gebied gaat, is er een redelijk tot goed beeld binnen het Natura 2000 -gebied. Hiermee zijn de effecten van de diverse alternatieven op Natura 2000-gebied goed tegen elkaar af te wegen en is er voldoende zekerheid verkregen over het al dan niet noodzakelijk zijn van een vergunning in het kader van de gebiedsbescherming.

##### Soortenbescherming

Op het niveau van soortenbescherming zijn de bestaande gegevens gebruikt en is een inschatting gemaakt van welke soorten binnen het plangebied en in de directe omgeving zouden kunnen voorkomen. Ook voor de soortbescherming is op basis van de beschrijving een goede afweging te maken voor de diverse alternatieven. Voor de afweging in de MER is de informatie voldoende. In het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu is mogelijk nader onderzoek noodzakelijk. Op detailniveau is het mogelijk dat er extra informatie nodig is. Een voorbeeld hiervan is als er licht op de baan gebruikt gaat worden dan kan dit effect hebben op bijvoorbeeld vleermuizen. In de rapportage is aangegeven in welke situaties dit aan de orde is.

Mochten er bij het nader onderzoek extra waarden aanwezig zijn dan zullen er extra maatregelen genomen moeten worden om de schade te voorkomen. Dit is een voorwaarde om een ontheffing te verkrijgen. De vergunbaarheid zal hierdoor niet veranderen. Om die reden vormt dit onderdeel geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

## 7.2 Evaluatie

Na de vaststelling van het bestemmingsplan voor het Eurocircuit samen met de MER en na een eventuele aanpassing van de omgevingsvergunningen voor de activiteit milieu voor de inrichtingen van de NRV en de MVV, moet het bevoegd gezag onderzoeken wat de daadwerkelijke milieugevolgen zijn. Het gaat daarbij met name om aspecten waar nog bijsturing mogelijk is. In tabel 1.1 zijn de aspecten aangegeven die in de evaluatie moeten worden onderzocht. Het bevoegd gezag vult de wijze van evalueren in nadat de besluitvorming heeft plaatsgevonden. Hierin worden de te onderzoeken effecten, de onderzoeksmethoden, de planning en de wijze van rapporteren uitgewerkt

Tabel 7.1: Evaluatie milieueffecten

Thema	Effect
Geluid	Verandering van geluidsniveau als gevolg van de toename van het aantal activiteiten
Verkeer	Verkeersafwikkeling en overlast door parkeren in de omgeving (met name bij evenementen)

