



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Eurocircuit Valkenswaard

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

25 juli 2023 / projectnummer: 3695



# 1 Advies over het MER in het kort

De gemeenten Valkenswaard en Bergeijk willen de activiteiten op het Eurocircuit vastleggen in één intergemeentelijk bestemmingsplan<sup>1</sup> (hierna 'nieuw bestemmingsplan'). Het gaat om de activiteiten motor-, rally- en fietscross en hondentraining. De bestaande bestemmingsplannen en de milieuvergunningen zijn sterk verouderd. Voor het besluit over het nieuwe bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.<sup>2</sup> De gemeenten Valkenswaard en Bergeijk hebben de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid daarvan.

## Voorgeschiedenis

In 2018 en 2019 is ook een m.e.r.-procedure doorlopen om het bestemmingsplan van het Eurocircuit te vernieuwen. De Commissie kwam destijds tot de conclusie dat er belangrijke milieu-informatie ontbrak.<sup>3</sup> Vanwege dit advies, en vanwege de onzekerheden rond het stikstofbeleid, is het ontwerpbestemmingsplan voor het Eurocircuit uiteindelijk niet verder in procedure genomen.

## Wat staat in het MER?

In het MER wordt de voorgeschiedenis besproken van het vastleggen van de activiteiten op het Eurocircuit. In het MER zijn de milieugevolgen beoordeeld van het nieuwe bestemmingsplan. Er zijn geen alternatieven onderzocht. Er is alleen gekeken naar het legaliseren van het huidige gebruik van het Eurocircuit. Daarbinnen zijn twee gebruiksvarianten onderzocht op geluidseffecten. Deze varianten verschillen vooral in het aantal wedstrijden en trainingsdagen per jaar voor de rallycross. De meeste milieueffecten zijn als neutraal beoordeeld. Volgens het MER is er wel een negatief effect op geluid en een licht negatief effect op gezondheid en duurzaamheid.

## Wat is het advies van de Commissie?

Het vernieuwen van het bestemmingsplan voor het Eurocircuit is van groot belang gezien de verouderde bestemmingsplannen en vergunningen. Vanwege de voorgeschiedenis waardeert de Commissie de insteek om daarvoor een nieuw MER op te stellen. Daarnaast lijkt het participatietraject gericht op het komen tot een oplossing voor het Eurocircuit. De voorgeschiedenis laat ook zien dat het belangrijk is dat de milieueffecten goed in beeld worden gebracht.

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

- **Referentiesituatie en voornemen:** Er is onduidelijkheid over de referentiesituatie en het voornemen. De niet vergunde/illegale activiteiten behoren tot het voornemen. Dat is niet

<sup>1</sup> Het Eurocircuit ligt vrijwel volledig binnen de gemeente Valkenswaard. Een klein deel ligt in de gemeente Bergeijk. De gemeenten willen voor het Eurocircuit op elkaar aansluitende bestemmingsplannen maken die door de afzonderlijke gemeenteraden worden vastgesteld. In dat verband kan worden gesproken over één intergemeentelijk bestemmingsplan.

<sup>2</sup> Antea Group. 2023. Milieueffectrapport Eurocircuit Valkenswaard.

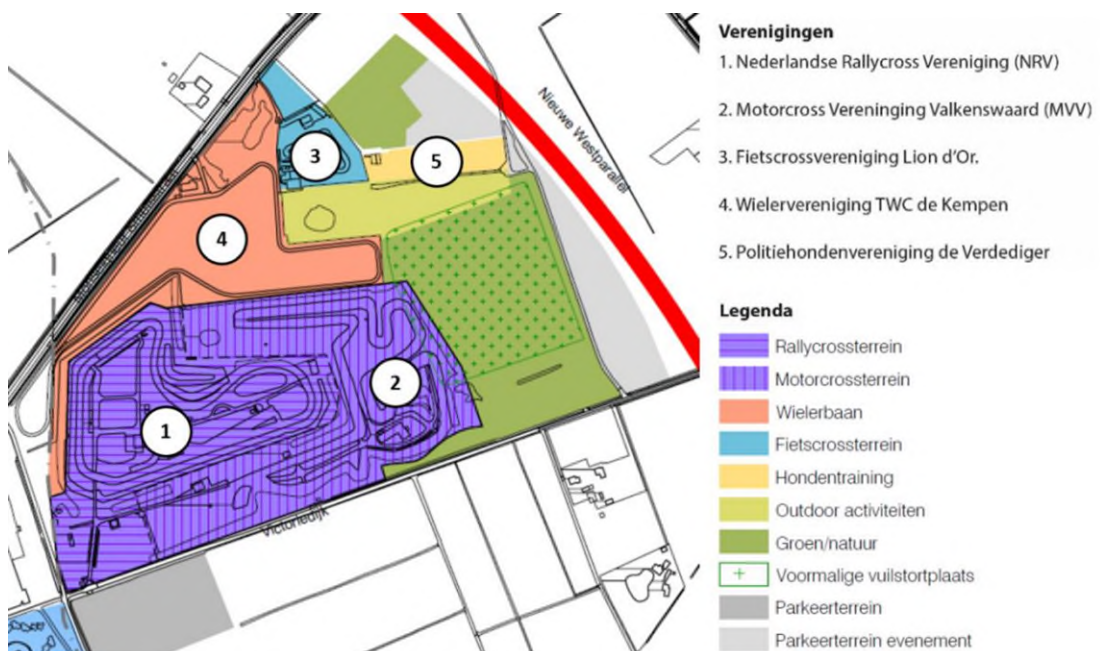
<sup>3</sup> Voor meer informatie over het advies van de Commissie in 2019, zie [3318 Bestemmingsplannen Eurocircuit te Valkenswaard](#).

steeds gedaan. Ook zijn de milieugevolgen niet consequent vergeleken met de referentiesituatie zonder gebruik van de banen;

- **Verkeer:** de mobiliteitseffecten zijn onvoldoende in beeld gebracht. De gebruikte cijfers voor de berekeningen zijn onzeker. Ook de eventuele hinder door filevorming en parkeren tijdens evenementen is onvoldoende uitgewerkt. Dit heeft ook gevolgen voor andere milieueffecten, zoals voor geluid en stikstof;
- **Geluid:** de navolgbaarheid van het onderdeel geluid is onvoldoende. Ook ontbreekt de bijdrage van de individuele geluidsbronnen, de onderbouwing van de te hanteren grenswaarden en de rekenbijlagen. Tot slot is het besluit onvoldoende onderbouwd om geen geluidswallen of -schermen te plaatsen;
- **Stikstof:** ten onrechte is uitgegaan van intern salderen. De nu gekozen oplossing valt onder extern salderen. De daarvoor benodigde passende beoordeling ontbreekt. Ook is er onduidelijkheid over de depositieberekeningen;
- **Natuur:** het onderzoek naar de natuurgevolgen is gebaseerd op te oude data. De conclusies uit dit onderzoek worden bovendien niet in het MER betrokken.

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

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



Figuur 1: Activiteiten Eurocircuit (bron: MER).

#### **Aanleiding MER**

Het college van burgemeester en wethouders van Valkenswaard wil het bestemmingsplan uit 1977 vernieuwen voor het Eurocircuit in Valkenswaard. Ook het bestemmingsplan van de gemeente Bergeijk moet worden geactualiseerd omdat het Eurocircuit voor een klein deel ook in die gemeente ligt. Voordat de gemeenteraden van Valkenswaard en Bergeijk besluiten over een nieuw intergemeentelijk bestemmingsplan, zijn de milieugevolgen onderzocht in een plan-MER. Dit plan-MER is opgesteld omdat het bestemmingsplan kaderstellend is voor de m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen (categorie D43 van de

bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage). Ook de verplichting tot het opstellen van een passende beoordeling leidt tot een plan-m.e.r.-plicht.

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

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

#### **Rol van de Commissie**

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

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3695 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak. Het advies en de projectstukken over het MER uit 2018 en de aanvulling daarop uit 2019 zijn te vinden door nummer 3318 in te vullen.

## **2 Toelichting op het advies**

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het nieuwe bestemmingsplan door de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

### **2.1 Referentiesituatie en voornemen**

#### **Referentiesituatie**

In het MER staat dat de feitelijke fysieke situatie op het Eurocircuit niet overal is vastgelegd in een bestemmingsplan. Hierdoor is er een verschil tussen de juridisch toegestane situatie en



het feitelijk gebruik. Met het nieuwe bestemmingsplan moet het feitelijk gebruik worden gelegaliseerd. Daarbij wordt het feitelijk gebruik gezien als het gebruik voordat dit werd gestaakt/beperkt door gerechtelijke uitspraken en maatregelen rond de coronapandemie. Het gebruik van de motorcrossbaan en de wielersbaan<sup>4</sup> wordt gelegaliseerd door de huidige bestemming ('voorlopige zandwinning/vuilstort/definitief bos') te veranderen. Verder is het uitgangspunt dat de inrichting van het terrein niet verandert. Een aantal bestaande gebouwen op het terrein wordt daarom in het bestemmingsplan gelegaliseerd.

In het MER staat ook dat voor de bepaling van de effecten van het gebruik van de banen is uitgegaan van een referentiesituatie waarin deze banen niet worden gebruikt voor trainingen en wedstrijden.<sup>5</sup> Het MER noemt als reden dat zo een goed en objectief beeld ontstaat van de effecten van het legaliseren van het gebruik van de banen. De Commissie kan zich hier op zich in vinden.<sup>6</sup> Ze constateert echter dat de gekozen referentiesituatie voor de meeste milieuaspecten niet consequent is toegepast. Dit geldt onder andere voor verkeer, geluid, natuur, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid en duurzaamheid. Hierdoor worden de milieugevolgen van de legalisering onderschat en is het MER niet consistent.

De feitelijke fysieke situatie op het Eurocircuit is in het MER onderdeel van de referentie, ook voor zover er sprake is van illegale bouwwerken (zie overzicht tabel 3.2 in het MER). De Commissie wijst erop dat uit jurisprudentie blijkt dat de feitelijk bestaande én planologische legale situatie als referentie in een MER moet worden gehanteerd.

### **Beschrijving van het plan**

In het MER ontbreekt daarnaast een goede, eenduidige beschrijving van het plan. Zo is niet aangegeven wat met 'outdooractiviteiten' uit figuur 2.5 in het MER wordt bedoeld.<sup>7</sup> Ook ontbreekt informatie over het gebruik van de omroepinstallaties, kamperen tijdens evenementen en tijdens de jeugdvakantieweek (zie bestemmingsplan), op- en afbouw en de uitgangspunten voor gelijktijdigheid van activiteiten. Daarnaast worden in enkele achtergrondrapporten extra activiteiten beschreven ten opzichte van het huidige feitelijke gebruik. Tot slot ontbreken kaarten waarop de plangrens en parkeerlocaties zijn aangegeven.

---

<sup>4</sup> De Raad van State heeft geoordeeld dat de motorcrossbaan niet volledig binnen de vigerende bestemming 'voorlopige zandwinning/vuilstort/definitief bos' past. Voor de feitelijke ligging van de baan binnen deze bestemming kan een beroep worden gedaan op het overgangsrecht in het bestemmingsplan. Het gemeentebestuur van Valkenswaard heeft echter niet aannemelijk gemaakt dat het gebruik als crossterrein van de gronden binnen deze bestemming onder de werking van het overgangsrecht valt. Zie [ABRvS 24 oktober 2018](#), [ECLI:NL:RVS:2018:3444](#) (vooral vanaf overweging 12). Het is onduidelijk of dit ook voor de wielersbaan geldt.

<sup>5</sup> In het MER wordt een uitzondering gemaakt van deze benadering voor het onderdeel stikstof. De effecten van stikstofdepositie wordt in paragraaf 2.4 van dit advies besproken.

<sup>6</sup> Daarbij is ook van belang dat duidelijk is dat een deel van de beide circuits niet is begrepen onder de geldende bestemming en voor het gebruik daarvan, althans in ieder geval wat betreft het motorcrosscircuit, niet kan terugvallen op het overgangsrecht. Als een onlosmakelijk deel van een circuit niet legaal kan worden gebruikt, betekent dit dat het gehele circuit niet legaal kan worden gebruikt. Zie ook Rechtbank Noord-Nederland 30 mei 2023, zaaknummer LEE 20/3090 (overweging 5.5).

<sup>7</sup> In het bestemmingsplan worden de outdooractiviteiten niet bestemd.

De Commissie adviseert om het MER aan te vullen met

- een gedetailleerd overzicht van welke bestaande voorzieningen wel en niet legaal zijn. Maak hierbij gebruik van duidelijke kaarten met een goed leesbare legenda. Voorzieningen (zoals bouwwerken) die niet legaal aanwezig zijn, maken in beginsel deel uit van het voornemen en niet van de referentie. Daarvan dienen de milieueffecten in kaart te worden gebracht;
- een gedetailleerde beschrijving van alle activiteiten die onderdeel uitmaken van het voornemen.

Verder zal de gekozen referentie voor het gebruik van de circuits consequent moeten worden gehanteerd bij de milieueffectbeschrijvingen. Vul het MER aan met de onderbouwing voor de effecten waarbij is uitgegaan van een referentiesituatie zonder gebruik en waarbij alle activiteiten tot het voornemen zijn gerekend. Waar de uitgevoerde onderzoeken daarvoor onvoldoende basis bieden is aanvullend onderzoek nodig.

## 2.2 Mobiliteit en bereikbaarheid

In het MER staat in paragraaf 4.1 dat in 2022 onderzoek is gedaan naar de verkeersaantrekkende werking van de activiteiten, de verkeersafwikkeling en het parkeren.<sup>8</sup> Dit onderzoek is niet als bijlage van het MER opgenomen en kan daarom niet in de toetsing worden betrokken. De Commissie merkt op dat in het MER staat dat het onderdeel mobiliteit kwalitatief is beschouwd, terwijl in de teksten diverse verkeerscijfers worden genoemd en de beoordeling daarop is afgestemd.

### 2.2.1 Onduidelijkheid bezoekersaantallen en voertuigbewegingen

Als referentie voor de mobiliteit is gehanteerd 'de situatie zonder gebruik van het plangebied'. Niet duidelijk is wat hiermee wordt bedoeld en ook is die referentiesituatie voor de mobiliteit niet in cijfers in beeld gebracht. In bijlage 1 van het MER is wel beschreven hoeveel bezoekers er zullen komen op basis van de verschillende activiteiten. In hoofdstuk 4 van het MER worden dezelfde cijfers per activiteit opgenomen voor het aantal voertuigbewegingen per jaar. Kennelijk is geen rekening gehouden met de voertuigbezetting. De genoemde voertuigbewegingen zijn vervolgens toegedeeld aan het wegennet en vergeleken met de huidige situatie. De Commissie constateert dat deze benadering, en de cijfers die hierbij worden genoemd, niet voldoende navolgbaar zijn. Dat geldt ook voor het gebruik van de nieuwe infrastructuur (het zogenaamde Haakje). Daarnaast staat in het MER dat het aantal rallyvoertuigen in de voorgenomen activiteit zal toenemen ten opzichte van de feitelijke situatie. Dit is in strijd met het gehanteerde uitgangspunt dat de verkeerssituatie in het voornemen gelijk is aan het huidig gebruik.

De Commissie adviseert om het MER aan te vullen met een navolgbare beschrijving van de input voor de mobiliteitseffecten en op kaart(en) het beschikbare wegennet. Breng vervolgens de cijfers voor de mobiliteit in beeld voor de huidige situatie, de referentiesituatie en het voornemen. Presenteer dit in overzichtelijke tabellen.

<sup>8</sup> Accent Adviseurs. 2022. Verkenning van de verkeerseffecten, Eurocircuit Valkenswaard.

### 2.2.2 Geen zicht op eventuele groei

Het te verwachten gebruik van de verschillende activiteiten wordt ontleend aan de activiteiten zoals die in 2022 zijn voorzien. Die zijn in bijlage 1 van het MER gedetailleerd in beeld gebracht. De Commissie vraagt zich hierbij af in welke mate activiteiten kunnen samenvallen en welke (verdere) groei van bezoekers/deelnemers aan evenementen kan optreden. Ook vraagt de Commissie zich af in welke mate dat vervolgens doorwerking kan hebben op omgevingseffecten zoals geluidhinder. Daarnaast is het onduidelijk wat de mogelijke cumulatieve effecten zijn met evenementen in de nabije omgeving, zoals op het naastgelegen schietterrein.

De Commissie adviseert om het MER aan te vullen met een analyse van de betrouwbaarheid van de gebruikscijfers en van de kansen en risico's dat de gebruikscijfers uiteindelijk anders zullen uitvallen. Zie ook paragraaf 2.7 van dit advies over evaluatie en monitoring.

### 2.2.3 Verkeersafwikkeling onvoldoende uitgewerkt

In het MER is beschreven dat het wegennet de in- en uitstroom niet kan verwerken bij de grotere evenementen. Hierdoor zal tijdens deze evenementen filevorming optreden op de N69. Het MER gaat echter niet in op de kwaliteit van de afwikkeling daarvan bij verschillende typen evenementen. Ook gaat het niet in op de duur en omvang van de afwikkelingsproblemen. Daarnaast gaat het niet in op de maatregelen die nodig en mogelijk zijn om deze afwikkelingsproblemen te voorkomen. De Commissie denkt bij mogelijke maatregelen aan de spreiding van aankomsttijden, pendelvervoer en aanpassing van de infrastructuur. De gelijke effectscores (0) voor de voorgenomen ontwikkeling ten opzichte van de referentie (geen gebruik van de banen) zijn niet aannemelijk.

De Commissie adviseert om het MER aan te vullen met een analyse naar de verkeersoverlast tijdens evenementen en met een beschrijving van maatregelen die de hinder beperken.

### 2.2.4 Parkeren onvoldoende in beeld gebracht

Voor het parkeren van bezoekers wordt gebruik gemaakt van verschillende agrarische percelen. Voor wekelijks trainen is voldoende parkeerruimte beschikbaar, maar voor de evenementen is dat niet het geval. Daarom worden tijdelijke parkeerplaatsen aangewezen, waarbij zonder onderbouwing is gesteld dat dat tijdens evenementen voldoende zal zijn. Ook worden dan verkeerregelaars ingezet. Het MER maakt onvoldoende aannemelijk of de inzet van agrarische percelen in combinatie met verkeersregelaars tot adequate oplossingen leidt.

De Commissie adviseert om het MER aan te vullen met een nadere uitwerking van de omvang, aanpak en organisatie rond het parkeren bij evenementen en een beschrijving van maatregelen waardoor de mogelijke parkeerhinder zal worden beperkt.

## 2.3 Geluid

### 2.3.1 Referentie, voornemen en afstemming MER en geluidsonderzoek

In het MER staat dat is gekozen voor een referentiesituatie waarin het Eurocircuit niet wordt gebruikt (zie paragraaf 2.1). In het (concept) geluidsrapport<sup>9</sup> staat: de 'voorgenomen situatie onderscheidt zich met name van de referentiesituatie door een aantal test- en trainingsdagen op het rallycrosscircuit en door de organisatie van een endurowedstrijd<sup>10</sup> vanaf het motorcrosscircuit'.<sup>11</sup> Daarmee is in het geluidsonderzoek dus een volledig andere referentiesituatie gehanteerd dan het MER stelt en is onduidelijk of deze extra activiteiten zijn opgenomen in het voorgenomen gebruik uit bijlage 1 van het MER.

De Commissie concludeert daarnaast dat er veel informatie over de geluidaspecten aanwezig is in het MER, het geluidsonderzoek en het bestemmingsplan, maar dat de berekeningen, onderbouwingen en beoordelingen niet altijd navolgbaar zijn (zie ook paragraaf 2.3.2). Hierdoor zijn de conclusies en aanbevelingen in het MER moeilijk navolgbaar.

De Commissie adviseert om het MER aan te vullen met een geluidsonderzoek met de juiste referentiesituatie en het juiste voornemen. Stem daarnaast het MER en het geluidrapport op elkaar af, zodat eenduidige conclusies kunnen worden getrokken over de te beoordelen geluidsniveaus, de ervaren hinder en het effect van maatregelen.

### 2.3.2 Onderzoeksmethode geluidshinder

Zoals hierboven al gesteld onderschat het geluidsonderzoek mogelijk de milieugevolgen van het Eurocircuit. Echter ook de onderzoeksmethode op zichzelf schiet tekort. In het geluidsonderzoek is de geluidsbelasting namelijk berekend met zogeheten bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogen<sup>12</sup>, inclusief de omroepinstallatie. Informatie over de bijdrage van de verschillende bronnen en over de daadwerkelijk optredende geluidsniveaus tijdens een training of wedstrijd ontbreekt. Inzicht in deze geluidsniveaus is nodig om te beoordelen welke maatregelen een reducerend effect zouden kunnen hebben. Daarnaast zou dit goed zicht geven op de mogelijke geluidshinder en kan het dienen als hulpmiddel bij het kiezen voor de toelaatbare gebruiksvaariant. In het MER wordt niet ingegaan op de vergunbaarheid van de berekende geluidbelastingen bij woningen, zeker ingeval de geluidzone vervalt (dezoneren).

In het geluidsrapport zijn ook geen rekenbijlagen bijgevoegd. Er is daardoor geen inzicht in de gehanteerde bronsterktes en -hoogte en de mate waarin rekening is gehouden met hoogteverschillen van de banen op het Eurocircuit. Ook is er geen inzicht in de individuele geluidsbelasting van:

<sup>9</sup> De Commissie heeft het (concept) geluidsrapport van Peutz beoordeeld van 28 september 2022 dat als bijlage 8 bij het bestemmingsplan is gevoegd. In het MER is geen apart rapport opgenomen (er staat "is separaat bijgevoegd"), maar er wordt niet naar kenmerk of datum verwezen.

<sup>10</sup> Een endurowedstrijd is een type motorsportwedstrijd waarbij de route over openbare wegen, onverharde wegen, bouwland en bos gaat.

<sup>11</sup> Zie pagina 536 van bijlage 8 van de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

<sup>12</sup> Bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens zijn gemiddelde waarden over de hele dagperiode (07:00 tot 19:00 uur), waarin alle activiteiten in een wedstrijd- of trainingsdag uit 2016 zijn opgenomen. Deze waarden geven geen juist beeld van de geluidsbelasting van de verschillende bronnen apart.



- de omroepinstallatie;
- activiteiten buiten de wedstrijd- en trainingsdagen, zoals baanonderhoud;
- op- en afbouwdagen;
- kamperen tijdens evenementen/weekenden en de jeugdvakantieweek (stem- en muziekgeluid).

Daardoor is er beperkt inzicht op mogelijke en benodigde maatregelen.

### **Geluidsschermen en -wallen**

In het MER en het bijlagenrapport staan beknopt de rekenresultaten aangegeven van verschillende afschermdende maatregelen. Deze maatregelen worden in het MER al terzijde geschoven op basis van uitvoerbaarheid en kosten. Dit wordt verder niet onderbouwd vanuit milieuoogpunt. Ook wordt niet ingegaan op de hoogte van de geluidbelastingen en het hoorbare verschil bij enkele woningen.

De Commissie adviseert om het MER aan te vullen met een overzicht van de totale geluidsbelasting dat op correcte wijze in beeld is gebracht, inclusief de rekenbijlagen. Houd daarbij rekening met de hiervoor beschreven ontbrekende aspecten. Beschrijf en onderbouw de manier waarop de berekende geluidniveaus zijn beoordeeld bij woningen en gevoelige bestemmingen in relatie tot de geldende grenswaarden. Bespreek de belangenafweging over de toelaatbaarheid van de geluidniveaus en de mogelijke maatregelen.

## **2.4 Stikstof**

### **Referentiesituatie en uitgangspunten voor de stikstofberekening**

Het MER en het stikstofonderzoek (bijlage 6) zijn niet duidelijk over de uitgangspunten voor de gebruikte referentiesituatie. Uit de stukken maakt de Commissie op dat de toegepaste referentie in de stikstofberekening afwijkt van de in het MER gepresenteerde uitgangspunten. In het stikstofonderzoek is namelijk uitgegaan van de huidige feitelijke, legale situatie als referentie. Als reden hiervoor wordt in het MER verwezen naar jurisprudentie. De Commissie merkt op dat er vanuit de jurisprudentie geen reden is om in het stikstofonderzoek uit te gaan van een situatie waarbij het Eurocircuit niet wordt gebruikt.<sup>13</sup> Daarnaast merkt de Commissie op dat het stikstofonderzoek doet vermoeden dat het al bestemde deel van de motorcrossbaan is meegenomen in de referentiesituatie.<sup>14</sup> Dit zou onterecht zijn. Ook constateert de Commissie onduidelijkheid over de volledigheid van de gebruikte bronnen in de berekening. De gebruiksvormen en evenementen lijken namelijk niet allemaal in de berekening te zijn opgenomen (zie ook paragraaf 2.1 van dit advies). Tot slot wordt in het MER gesproken over twee ontsluitingsvarianten die niet in de stikstofberekeningen terugkomen.

<sup>13</sup> De desbetreffende jurisprudentie ziet op de vraag of als referentie ook mag worden uitgegaan van de nog niet benutte mogelijkheden in een bestemmingsplan. Dat mag niet, in welk verband de Afdeling stelt dat de referentie wordt gevormd door feitelijk bestaand, legaal gebruik. Maar er mag best worst case vanuit worden gegaan dat er in het de referentie helemaal geen gebruik plaatsvindt.

<sup>14</sup> Er wordt in het kader van de referentie van het stikstofonderzoek aangegeven dat het gebruik van de oostzijde van de motorcrossbaan niet is meegenomen in de referentiesituatie. Dat doet vermoeden dat het gebruik van de rest van de baan wel in de referentie is meegenomen. De Commissie is van oordeel dat de motorcrossbaan uit onlosmakelijke delen bestaat waardoor het illegaal zijn van het gebruik van een deel daarvan betekent dat er in het geheel geen sprake is van het legaal kunnen gebruiken van de motorcrossbaan.

### **Toepassing interne saldering**

In het MER staat dat het voornemen zal leiden tot meer stikstofemissies. De negatieve gevolgen daarvan op aangrenzende Natura 2000-gebieden moeten worden gemitigeerd, omdat deze gebieden al overbelast zijn. In het MER wordt gesteld dat er intern gesaldeerd zal worden met landbouwgrond. In het bestemmingsplan is opgenomen dat die uit productie wordt genomen. Uit jurisprudentie blijkt echter dat dit als externe saldering moet worden beschouwd.<sup>15</sup> Intern salderen tussen twee of meer activiteiten in een plan mag alleen als die activiteiten samen één ruimtelijke ontwikkeling vormen. Enkel het feit dat twee activiteiten op korte afstand van elkaar in het plangebied van hetzelfde plan liggen, is onvoldoende om te spreken van één ruimtelijke ontwikkeling. Daarmee kloppen de uitgangspunten van de stikstofberekening en (vooral) de conclusies niet.<sup>16</sup> Bij extern salderen is een passende beoordeling nodig. Omdat uit is gegaan van intern salderen, is er geen passende beoordeling gemaakt. De Commissie wijst erop dat het nieuwe bestemmingsplan alleen kan worden vastgesteld als zeker is dat de realisatie ervan niet zal kunnen leiden tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied. Indien dit in een passende beoordeling niet kan worden uitgesloten, dan kan het bestemmingsplan alleen worden gerealiseerd als de ADC-toets succesvol wordt doorlopen.<sup>17</sup>

### **Additionaliteit en mitigerende maatregelen**

Van belang daarbij is ook dat de initiatiefnemer aannemelijk maakt dat het gebruik van de stikstofruimte die vrij komt op de agrarische percelen de realisatie van de stikstofdoelen van de provincie Noord-Brabant niet in de weg staat (het zogeheten 'additionaliteitsbeginsel').<sup>18</sup> Het is daarom van belang om te onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om emissies van stikstof verder te beperken. Dit om een zo klein mogelijk beslag te leggen op de stikstofruimte. De Commissie denkt hierbij bijvoorbeeld aan het stimuleren en faciliteren van het gebruik van openbaar vervoer door bezoekers aan evenementen.

De Commissie adviseert om het MER aan te vullen met nieuw onderzoek naar de effecten van stikstofdepositie en een passende beoordeling op te stellen. Daarin dienen het additionaliteitsbeginsel en uitvoerbare mitigerende maatregelen te worden betrokken. Uit het onderzoek moet blijken of de uitvoering van het nieuwe bestemmingsplan al dan niet kan leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied. De Commissie adviseert om uit te gaan van dezelfde referentie die voor de overige milieuaspecten wordt gehanteerd.

<sup>15</sup> Zie [ABRvS 20 juli 2022, ECLI:NL:RVS:2022:2073](#).

<sup>16</sup> Dit omdat onder andere vanwege de verplichting om 40% van de stikstofdepositie die op de agrarische percelen wegvalt ten goede te laten komen aan de natuur, en dus niet aan de mitigatie van de effecten van de voorgenomen activiteit.

<sup>17</sup> De ADC-toets bestaat op grond van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming uit de volgende vragen: A: is er een alternatieve oplossing voorhanden? D: dient de activiteit een dwingende reden van groot algemeen belang? C: zijn compenserende maatregelen mogelijk om de gevolgen teniet te doen?

<sup>18</sup> Zie bijvoorbeeld [ABRvS 24 november 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2627](#) (overweging 30.4).

## 2.5 Natuur

De natuurtoets is uit 2019, gebaseerd op gegevens uit 2018 of eerder. De Commissie wijst erop dat een natuuronderzoek een houdbaarheid heeft van gemiddeld drie jaar. De natuur is dynamisch en ontwikkelt zich snel, waarbij soorten zich vestigen of wegtrekken. Dit is mogelijk versterkt door het tijdelijk buiten gebruik zijn van het Eurocircuit tijdens de Coronapandemie. De gevolgen voor de natuur zijn daardoor niet gebaseerd op actuele natuurgegevens en mogelijk onvoldoende in beeld gebracht. De inhoud van de natuurtoets is ook niet betrokken in het MER. Paragraaf 5.1.4 van het MER gaat alleen in op de effecten van stikstof. Andere mogelijke effecten op beschermde natuurgebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en beschermde soorten zijn niet in beeld gebracht. Paragraaf 5.1.5 gaat vervolgens wel in op mitigerende maatregelen, bijvoorbeeld om verstoring van vogels te verminderen. Het is voor de Commissie niet duidelijk of de onderzochte geluidsmaatregelen ook zijn onderzocht voor de effecten op natuur. Daarmee is het onduidelijk wat het effect is van mitigerende maatregelen op de natuur. Ook zijn er geen maatregelen onderzocht die gebruik tijdens het broedseizoen beperken.

De referentiesituatie die in het MER wordt gehanteerd maakt een effectbeoordeling voor natuur moeilijk. Het is niet mogelijk om te beoordelen hoe het gebied en de omgeving zich ecologisch zouden hebben ontwikkeld wanneer de activiteiten in het plangebied nooit zouden hebben plaatsgevonden. Het MER geeft niet aan hoe hiermee is omgegaan. Inzicht is gewenst in de ontwikkeling van de ecologische waarde van de natuurgebieden binnen het invloedsgebied van de activiteiten zonder het gebruik van het gebied. Dit helpt namelijk in het beoordelen of aanvullende geluidbeperkende maatregelen ook voor natuur zinvol kunnen zijn.

De Commissie begrijpt dat een dergelijke benadering voor beschermde soorten binnen het plangebied niet mogelijk is. Er kan namelijk niet worden voorspeld welke soorten aanwezig zouden zijn geweest. Er zullen ook geen feitelijke overtredingen van de Wet natuurbescherming optreden bij legalisatie van de feitelijke gebruikssituatie. Richt de aandacht daarom vooral op (natuur)gebieden buiten de intensief gebruikte delen van het plangebied.

De Commissie adviseert om het MER aan te vullen met een geactualiseerde natuurtoets gebaseerd op recente data. Neem de uitkomsten van de natuurtoets op in de aanvulling. Ga ook in op de effecten bij de referentiesituatie waarin geen gebruik wordt gemaakt van het plangebied. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een globale doorkijk naar de potenties van de natuur- en bosgebieden in de omgeving zonder invloed van de door het gebruik veroorzaakte drukfactoren.

## 2.6 Overige milieuaspecten

### 2.6.1 Gezondheid

In het MER wordt bij het milieuaspect gezondheid alleen ingegaan op mogelijke effecten van luchtkwaliteit en geluid. De Commissie wijst erop dat gezondheid breder is. Zo wordt gezondheid ook beïnvloed door stof(hinder), geur, bodemkwaliteit en gezondheidsbevorderende aspecten<sup>19</sup>. Een deel van de banen op het Eurocircuit zijn onverhard. Ook zijn er rond het Eurocircuit onverharde (toegangs)wegen, zoals de Victoriedijk. Bij droge periodes is er kans op stofhinder. De Commissie constateert dat in het MER geen aandacht is besteed aan mogelijk optredende stofhinder en mogelijke maatregelen. De Commissie beveelt daarom aan om het aspect stofhinder alsnog in het MER op te nemen.

### 2.6.2 Duurzaamheid

In het MER staat dat het voornemen een (licht) negatief effect heeft op duurzaamheid door de toename van het energiegebruik en de emissie van CO<sub>2</sub> en andere broeikasgassen. Dit is kwalitatief beschreven. In het MER worden een aantal mitigerende maatregelen genoemd voor het energiegebruik: het plaatsen van zonnepanelen, het plaatsen van laadpalen voor elektrische auto's en de inzet van elektrisch openbaar vervoer. De elektrificatie van de rally- en motorcross wordt in het MER niet als realistisch gezien. De Commissie kan zich daarin vinden, maar een toekomstverwachting voor elektrisch rijden had meer duidelijkheid kunnen bieden. De Commissie beveelt aan om in de toekomst in te zetten op elektrisch rijden. De Commissie beveelt ook aan om mogelijke reductiemaatregelen en compenserende maatregelen te onderzoeken voor CO<sub>2</sub>-uitstoot.

## 2.7 Monitoring en evaluatie

De gemeente wil de effecten van de activiteiten monitoren om daarmee de werkelijke effecten vast te stellen en te volgen of de gestelde doelen worden behaald. Ook wordt in de gaten gehouden of de milieunormen en met name de normen voor geluidhinder worden overschreden. Paragraaf 8.2 van het MER geeft een globale aanzet voor een monitorings- en evaluatieplan. In het MER wordt niet aangegeven met welke indicatoren de monitoring plaatsvindt en wie de monitoring uitvoert.

De Commissie benadrukt het belang van monitoring in de huidige planvormingsfase vanwege de aard, omvang en opzet van het voornemen, mede in relatie tot de voorgeschiedenis. De Commissie beveelt aan om in het monitoringsplan:

- de te monitoren effecten te koppelen aan de opgaven en doelen voor het Eurocircuit;
- te monitoren op de aannames die in het MER zijn gedaan, zoals het aantal bezoekers van de diverse activiteiten en het geluid;
- de metingen naar aard, tijd en locatie zo concreet mogelijk te maken;
- er tijdig mee te starten (0-metingen).

---

<sup>19</sup> Voorbeelden van gezondheidsbevorderende aspecten zijn de aanwezigheid van groen in de omgeving, uitzicht en uitnodiging tot bewegen en ontmoeten.

Als voorbeeld hiervan wordt ingegaan op het thema verkeer. Benoem als eerste de verschillende *doelen* en normen per aspect zoals die in de mobiliteitsbenadering voor het Eurocircuit zijn benoemd. Hierbij kan gedacht worden aan het maximaal aantal personenautoritten voor de verschillende evenementen, de (maximale) parkeerdruk en de aanpak van de verkeersveiligheid. In de tweede stap moeten dan de *te onderzoeken effecten* worden beschreven. Hierbij kan gedacht worden aan de verkeersintensiteiten auto en fiets op diverse locaties, de gemiddelde bezettingsgraad van auto's, aantal bezoekers per (pendel)bus, de parkeerdruk en slachtofferongevallen. Leg vervolgens de *methoden van onderzoek* vast (type tellingen en metingen, registraties) en tot slot *de momenten*. Denk bij laatstgenoemde aan periodiek gedurende de voorbereiding en uitvoering daarvan, bijvoorbeeld een dag voor, tijdens en een dag na een evenement.

Daarnaast beveelt de Commissie aan om in de uitwerking van het plan maatregelen te benoemen om in te grijpen als de milieueffecten zich anders ontwikkelen dan gewenst en daardoor de doelen niet worden bereikt. Geef daarbij aan welke partij verantwoordelijk is voor het treffen van die maatregelen.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing**

### **Toetsing door de Commissie**

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

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Tanja Bremer

drs. Reinoud Kleijberg

ing. Ben Peters

dr. Patrick Patiwael (secretaris)

mr. dr. Marcel Soppe

ir. Harry Webers (voorzitter)

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Bestemmingsplan.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

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

### **Bevoegd gezag besluit**

Gemeenteraden van de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk.

### **Initiatiefnemer besluit**

College van burgemeester en wethouders van Valkenswaard.

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

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

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissierner.nl](http://www.commissierner.nl) projectnummer 3695 in te vullen in het zoekvak.



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

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

