



# Milieueffectrapport

**Eurocircuit Valkenswaard**

projectnummer 0474260.100  
definitief  
26 januari 2024

# Milieueffectrapport

## Eurocircuit Valkenswaard

projectnummer 0474260.100

eindversie  
26 januari 2024

### Opdrachtgever

Gemeente Valkenswaard  
De Hofnar 15  
5554 DA VALKENSWAARD

datum  
26 januari 2024

beschrijving  
Definitief

vrijgave  
S. Zondervan



# Inhoudsopgave

Blz.

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

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

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

## **Overzicht van de bijlagen**

**91**

**Bijlage 1 Gebruik van de circuits**

**Bijlage 2 Resultaten geluidberekeningen**

**Bijlage 3 Akoestisch onderzoek**

**Bijlage 4 Luchtkwaliteit**

**Bijlage 5 Natuurtoets**

**Bijlage 6 Stikstofdepositie**

**Bijlage 7 Bodemkwaliteit**

**Bijlage 8 Archeologie**

## VOORAF

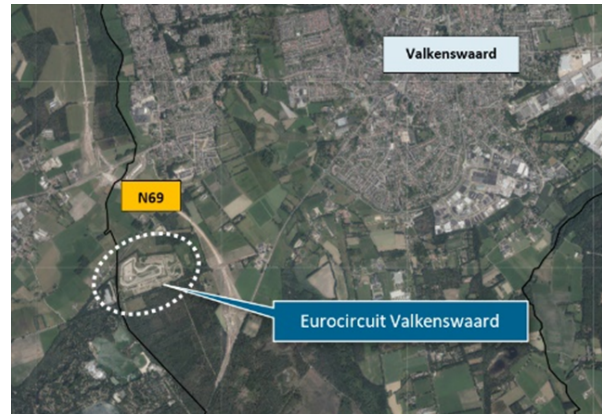
Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht geworden. Voor het bestemmingsplan voor het Eurocircuit Valkenswaard en het bijbehorende MER blijven echter de Wet ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer (en het daarbij behorende Besluit milieueffectrapportage) het wettelijke kader. Dat komt doordat het ontwerp-bestemmingsplan (samen met het MER) al in 2023 is gepubliceerd. In dit MER is daarom ook vastgehouden aan de 'oude' terminologie met betrekking tot m.e.r. (milieueffectrapportage) en MER (het milieueffectrapport).

In deze versie van het MER zijn aanpassingen gedaan naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. op het MER dat in 2023 ter visie heeft gelegen samen met het ontwerp-bestemmingsplan.

## SAMENVATTING MER EUROCIRCUIT

### Aanleiding en doel

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



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



### Procedure

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

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



## Werkwijze

Het Eurocircuit kent een gecompliceerde situatie: een deel van de gebouwen en van het gebruik zijn niet in overeenstemming met het huidige bestemmingsplan.

Voor onderzoek in het MER is een overzicht opgesteld van het gebruik van de motorcross en de rallycross (auto's).

De voorgenomen ontwikkeling gaat er van uit dat de bestaande (fysieke) situatie niet zal veranderen. De juridische situatie verandert wel, omdat een deel van de baan en van de gebouwen niet legaal is. Vanwege de complexe situatie is de volgende werkwijze gebruikt voor het beoordelen van de effecten (tabel 1):

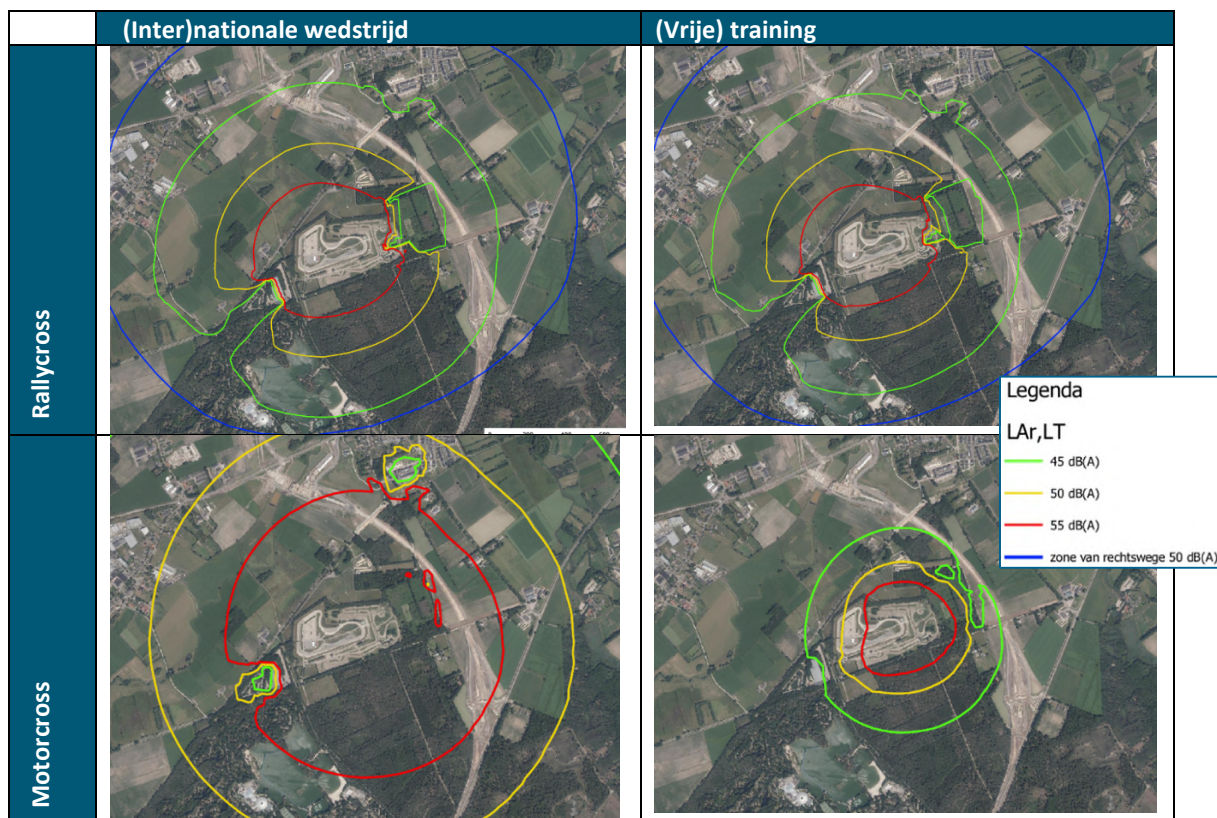
Tabel 1 Gehanteerde uitgangspunten in dit MER

Onderdeel	Referentiesituatie	Voorgenomen ontwikkeling
Inrichting van het plangebied: banen en gebouwen	Huidige, feitelijke situatie (ook voor de niet-legale gebouwen)	Geen fysieke wijzigingen aan gebouwen en banen
Gebruik van het plangebied: trainingen, wedstrijden e.d.	Geen gebruik	Gebruik op basis van historisch overzicht, met actualisatie
Studiegebied (buiten het Eurocircuit)	Toekomstige situatie op basis van autonome ontwikkelingen	Toekomstige situatie op basis van autonome ontwikkelingen

## Beoordeling van de effecten

Uit het onderzoek van de effecten komt naar voren dat het belangrijkste effect de hinder door geluid is. Uit het onderzoek blijkt dat de grootste geluidbelasting voor de omgeving optreedt bij de wedstrijden op de motorcrossbaan ((grootschalige) twee- en eendaagse weekendwedstrijden) en in mindere mate de tweedaagse weekendwedstrijden bij de rallycross. De trainingen op het motorcrosssterrein zorgen het vaakst tot geluidbelasting in de omgeving, maar het geluidniveau bij deze activiteit is lager dan bij de wedstrijden.

In figuur 2 zijn ter vergelijking de berekende contouren voor (inter)nationale wedstrijden en (vrije) trainingsdagen opgenomen. De contouren geven het beeld dat bij de rallycross er relatief weinig verschil is tussen de wedstrijddagen en de (vrije) trainingsdagen. Bij de motorcross is de geluidbelasting naar de omgeving voor de (inter)nationale wedstrijden duidelijk groter dan bij de rallycross. Er is ook een relatief groot verschil tussen de wedstrijddagen en de trainingsdagen.



Figuur 2 Geluidcontouren (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau) vergeleken voor vier gebruiksvormen van de circuits (zie bijlage 2 voor grotere afbeeldingen) (bron: Peutz). De vier gebruiksvormen zijn ook de bouwsteunen voor de gebruiksvormen

### Naar een voorkeursalternatief

Om te komen tot een voorkeursalternatief voor het ontwerp-bestemmingsplan is door de gemeente Valkenswaard in 2022 en de eerste maanden van 2023 met de omgeving en de gebruikers overleg gevoerd. Het doel daarvan was te komen tot een voor alle partijen acceptabel voorkeursalternatief. In relatie tot dit proces is ook gekeken naar de mogelijkheden en de effecten van afscherpende voorzieningen. Uit dit proces kwam naar voren dat het voor het tegengaan van geluidhinder belangrijk is het aantal dagen dat hinder kan optreden te beperken en om vooraf duidelijkheid te hebben over de dagen waarop hinder kan optreden. Dit proces heeft geleid tot twee varianten voor het gebruik van de banen. Na afstemming met de omgeving en met de gebruikers zijn twee varianten voor het gebruik van de banen geformuleerd (tabel 2). Deze verschillen ten aanzien van het gebruik door de rallycross. In beide varianten wordt uitgegaan van de volgende maatregelen om de hinder voor de omgeving te beperken:

- Elk jaar stellen de gebruikers een jaarplan op waarin wordt opgenomen wanneer de banen worden gebruikt en waarvoor;
- De periode van 8 uur per week wordt verdeeld in twee blokken van elk netto maximaal 4 uur;
- De lunchpauzes (bij twee blokken van 4 uur op een dag) van motorcross en rallycross vallen samen;
- Evenementen (wedstrijden) van motorcross en rallycross kunnen niet in hetzelfde weekend;
- In de wintermaanden december, januari en februari is er geen gebruik van de twee banen;
- Gebruik in de weekenden wordt (vooraf, in het jaarplan) vastgelegd. Om voor de omgeving duidelijkheid en één stille dag per weekend (uitgezonderd van de wedstrijden) te realiseren

is het uitgangspunt dat in de ene week alleen op zaterdag en in de andere week alleen op zondag de banen mogen worden gebruikt (verschil tussen even en oneven weeknummers);

- De geluidinstallatie op de terreinen wordt zodanig aangepast dat de geluidemissie naar de omgeving wordt beperkt.

Omdat de zomermaanden relatief belangrijk zijn voor het gebruik van de banen is er niet voor gekozen de banen in de zomermaanden te sluiten (juni, juli, en augustus).

Gezien de relatief beperkte impact van afschermende voorzieningen, de beperkte ruimte, de kosten en de mogelijke effecten van de schermen of wallen in de aanlegfase (zoals het kappen van bomen en houtwallen) is er voor beide varianten voor gekozen om geen schermen of wallen op te nemen. Wel bestaat in beide varianten de mogelijkheid om – na goedkeuring door de gemeente – afschermende voorzieningen te realiseren.

Voor beide varianten is het uitgangspunt dat de regeling voor het gebruik van de banen wordt vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Bij gebruiksvariant 2 is het noodzakelijk om ook een geluidzone vast te stellen (meer dan drie weken met meer dan 8 uur per week).

Tabel 2 Twee gebruiksvarianten voor het Eurocircuit

Gebruiks-variant	Aard van de activiteiten	Gebruik door	
		autosport/rallycross	motorcross
1	wedstrijden	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• langer dan 8 uur/week</li> <li>• rijden tussen 08.00 en 20.00 uur</li> </ul> Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> <li>• kamperen</li> <li>• verenigingsleven</li> </ul>	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• langer dan 8 uur/week</li> <li>• rijden tussen 08.00 en 20.00 uur</li> </ul> Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> <li>• kamperen</li> <li>• verenigingsleven</li> </ul>
	trainingen	In principe elke week op vrijdag, zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 09.00 – 12.30 uur</li> <li>• 12.30 – 18.00 uur</li> </ul>	In principe elke week op woensdag en/of vrijdag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13.00 – 17.00 uur</li> </ul> Zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 09.00 – 12.30 uur</li> <li>• 13.30 – 18.00 uur</li> </ul>
2	wedstrijden	9 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• vrijdag – zaterdag – zondag</li> <li>• langer dan 8 uur/week</li> <li>• rijden tussen 08.00 – 19.00 op zaterdag en zondag</li> </ul> Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> <li>• kamperen</li> <li>• verenigingsleven</li> </ul>	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• langer dan 8 uur/week</li> <li>• rijden tussen 08.00 en 19.00 uur</li> </ul> Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> <li>• kamperen</li> <li>• verenigingsleven</li> </ul>
	trainingen	11 trainingsdagen (1 per week): <ul style="list-style-type: none"> <li>• maximaal 8 uur/dag</li> <li>• 09.00 – 12.30 uur</li> <li>• 12.30 – 18.00 uur</li> </ul>	In principe elke week op woensdag en/of vrijdag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13.00 – 17.00 uur</li> </ul> Zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 09.00 – 12.30 uur</li> <li>• 13.30 – 18.00 uur</li> </ul>

Door de twee gemeenten is er voor gekozen gebruiksvariant 1 in het ontwerp-bestemmingsplan op te nemen. De redenen daarvoor zijn het kleiner aantal weekenddagen dat de rallycross gebruik maakt het circuit voor wedstrijden en het gegeven dat bij deze variant geen geluidzone nodig is.

### **Stikstof**

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de emissie en depositie van stikstof zijn doorge-rekend. Uit de resultaten van de berekeningen (zie tabel 4.1 van EA 1040-22-RA-004) volgt dat de in de beoogde situatie geen sprake is van een toename van stikstodepositie ter hoogte van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied ten opzichte van de referentiesituatie. Uit de verschilbe-rekening volgt een stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/jr. Derhalve kunnen significante negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie uitgesloten worden.

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het Eurocircuit is sinds begin jaren 70 van de vorige eeuw gevestigd in het buitengebied van Valkenswaard. Het was destijds het eerste voor rallycross (autosport) gebouwde circuit ter wereld. Het Eurocircuit Valkenswaard was tot 2018 het decor voor de Dakar Pre-proloog. Het Eurocircuit-terrein biedt ruimte voor trainingen en wedstrijden van de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV). Naast de gemotoriseerde sporten biedt Eurocircuitterrein ook ruimte aan Wielervereniging TWC de Kempen, Fietscrossvereniging Lion Dór en Politiehondenvereniging de Verdediger.

Het bestemmingsplan van het totale terrein en de milieuvergunningen van de gemotoriseerde sporten zijn sterk verouderd. De gemeente Valkenswaard heeft daarom besloten een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Rond het Eurocircuitterrein is een geluidzone aanwezig, die indertijd 'van rechtswege' is vastgesteld. Deze geluidszone geeft in de huidige situatie beperkingen aan de geluidbelasting rond het Eurocircuitterrein. Gekoppeld aan het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan wordt mogelijk ook deze geluidszone opnieuw vastgesteld. Of dat zal gebeuren is afhankelijk van de uitkomsten in het MER en de afwegingen die op basis hiervan gemaakt worden. Deze zone ligt deels in gemeente Valkenswaard en deels in gemeente Bergeijk. Daarnaast is van belang dat een klein deel van het terrein de gemeente Bergeijk ligt. Het gevolg daarvan is dat ook Bergeijk in de procedure is betrokken: een nieuw besluit over de geluidzone moet ook door de raad van gemeente Bergeijk worden genomen. De locatie van het Eurocircuitterrein is weergegeven in figuur 1-1.



Figuur 1-1 Locatie van Eurocircuitterrein Valkenswaard

Om het besluit over het bestemmingsplan mogelijk te maken is de [milieueffectrapportage \(m.e.r.\)](#) doorlopen. In het kader van de m.e.r. is dit [milieueffectrapport \(MER\)](#) opgesteld. In het MER

worden de milieugevolgen van het Eurocircuitterrein onderzocht. De milieu-informatie in het MER is gebruikt voor de besluitvorming over het bestemmingsplan.

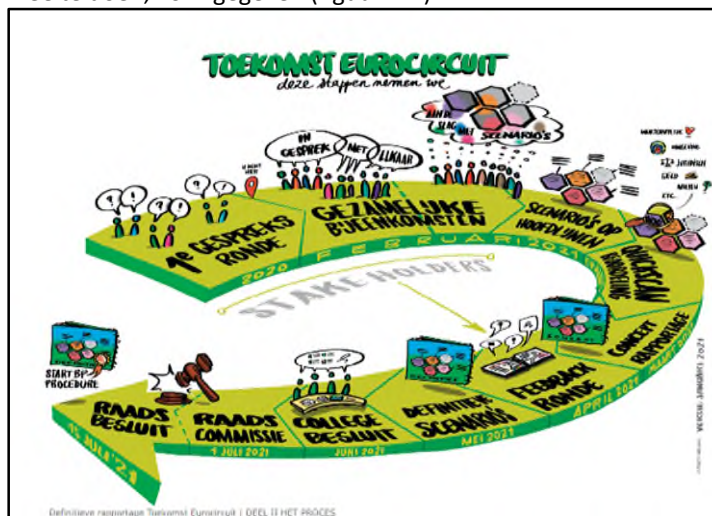
Omdat op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten was tijdens het opstellen van de NRD de verwachting dat bij het MER ook een Passende Beoordeling nodig zou zijn. In een Passende Beoordeling wordt ingegaan op de effecten van het Eurocircuitterrein met bijbehorend gebruik op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Inmiddels is gebleken (zie hoofdstuk 5.1) dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Ook op andere manieren is er geen invloed van het Eurocircuit op Natura 2000. Er is daarom geen Passende Beoordeling nodig.

## 1.2 Korte geschiedenis

Het huidige bestemmingsplan en de milieuvergunningen voor het Eurocircuitterrein zijn sterk verouderd. Het bestemmingsplan dateert uit 1977 en de milieuvergunningen uit 1993. Door het langdurig niet actualiseren van de bestemmingsplannen is er een verschil ontstaan tussen de feitelijke situatie en het planologisch kader. Het bestemmingsplan en de milieuvergunningen zijn daarom toe aan actualisatie. In het verleden zijn hier al diverse pogingen toe ondernomen. De meest recente poging strandde met het besluit van de gemeenteraad op 24 oktober 2019 om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Redenen hiervoor waren onder meer het negatieve toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) over het toen opgestelde milieueffectrapport en de uitspraak van de Raad van State over het Nederlands stikstofbeleid.

Met het besluit om het bestemmingsplan niet vast te stellen, werd de poging tot actualisatie voorlopig gestaakt. Het proces diende van vooraf aan opnieuw uitgevoerd te worden. Een reguliere actualisatie van het bestaande bestemmingsplan, waarbij niets verandert, is onderzocht. Maar uit het voorgaande proces bleek met name dat de maatschappelijke discussie omtrent het bestaansrecht van het circuit en de toekomst hiervan gedurende de procedure was toegenomen.

Vervolgens is door de gemeente Valkenswaard in een nieuwe aanpak gewerkt aan zoveel mogelijk draagvlak voor de toekomst van het Eurocircuitterrein en het zoveel mogelijk voorkomen van maatschappelijke onrust. Om dit te bereiken is de uitwerking van het toekomstperspectief voor het Eurocircuitterrein gezamenlijk met alle belanghebbenden die zich bereid hebben getoond om mee te doen, vormgegeven (figuur 1-2).



Figuur 1-2 De stappen die worden genomen in de toekomst van het Eurocircuit.

Als eerste is in 2020 een aantal scenario's (toekomstperspectieven) voor het toekomstige gebruik en de inrichting van het terrein tot stand gekomen. De uitgewerkte scenario's zijn vervolgens in 2021 voorgelegd aan de gemeenteraad. Het door de gemeenteraad gekozen scenario vormt de basis voor een nieuw bestemmingsplan.

De gemeenteraad van Valkenswaard heeft op 15 juli 2021 een keuze gemaakt uit de verschillende toekomstscenario's. De raad besloot om het scenario met het bestaande 'feitelijke' gebruik (daarmee wordt bedoeld het gebruik in de huidige situatie) op te nemen in het bestemmingsplan (Figuur 1-3). Dit is scenario 2 in het rapport Toekomst Eurocircuit van juni 2021. In het kader van het bestemmingsplan is de m.e.r.-procedure (m.e.r.) doorlopen en dit milieueffectrapport (MER) opgesteld.



Figuur 1-3 Impressie van het door de raad gekozen scenario 2. Dit scenario is het startpunt voor dit MER

### 1.3 Het Eurocircuitterrein en de milieueffectrapportage

Bij het bestemmingsplan is voorliggend milieueffectrapport (MER) opgesteld en de m.e.r.-procedure doorlopen. Het milieueffectrapport geeft de milieueffecten voor het gebruik van de het terrein en laat ook het verschil in effecten zien tussen het feitelijk gebruik van het Eurocircuitterrein en de legale situatie. Hiermee kunnen de milieueffecten van het voornemen volwaardig meegenomen worden.

#### Bepalingen Wet milieubeheer

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan een milieueffectrapport vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D43, 'wijziging of uitbreiding van permanente racebanen voor gemotoriseerde voertuigen' (Tabel 1.1). Doel van de milieueffectrapportage is het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tabel 1.1 Activiteit D43 uit het Besluit milieueffectrapportage

	Kolom 1 Activiteit	Kolom 2 Drempelwaarde	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
D43	De aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een openstelling van acht uren of meer per week of 2. een oppervlakte van 5 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn, dan wel bij het ontbreken daarvan het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Omdat de wijziging van het gebruik van het Eurocircuitterrein (kolom 1) mogelijk de drempelwaarden (kolom 2) uit het Besluit milieueffectrapportage overschrijden en hiervoor een bestemmingsplan zoals bedoeld in kolom 3 (plannen) wordt opgesteld is sprake van een plan-m.e.r.-plicht.

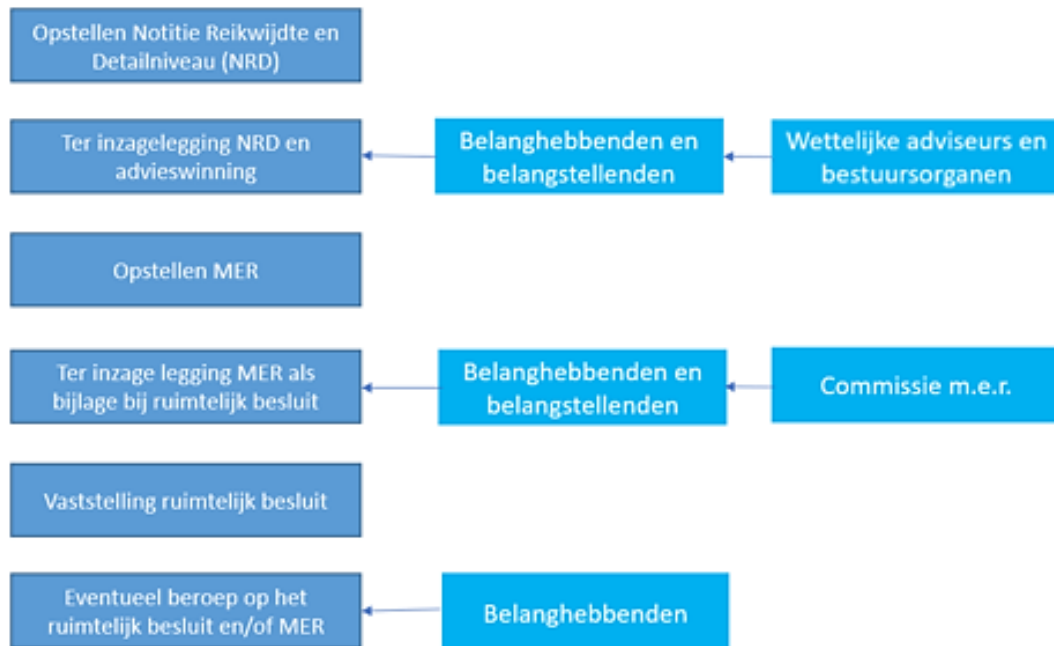
Omdat in het project 'Toekomst Eurocircuit' (2021) al een integrale beoordeling is uitgevoerd van verschillende alternatieven van het Eurocircuitterrein en door de gemeenteraad ook al een duidelijke keuze is gemaakt ligt de focus van de milieueffectrapportage op het verder onderzoeken en optimaliseren van scenario 2. Daarbij is gezocht naar optimalisaties waarbij zowel de milieueffecten op de omgeving kunnen worden beperkt als naar mogelijkheden om het gebruik van het plangebied te verbeteren.

#### Procedure van de m.e.r.

##### *Start van de m.e.r.-procedure: Notitie Reikwijdte en Detailniveau*

Voor de start van de m.e.r.-procedure is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld (Figuur 1-4). De NRD heeft vier weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder schriftelijk kunnen reageren op deze notitie en aan kunnen geven over wat onderzocht moet worden in het MER en op welke manier. Ook zijn wettelijke adviseurs en betrokken instanties in de gelegenheid gesteld om advies te geven.





Figuur 1-4 Stappen van de m.e.r.-procedure en het ruimtelijk besluit

#### *Initiatiefnemer en bevoegd gezag*

Voor het opstellen van het bestemmingsplan voor het Eurocircuitterrein is de gemeente Valkenswaard initiatiefnemer én het bevoegd gezag. Daarnaast is ook de gemeente Bergeijk betrokken als bevoegd gezag omdat ook voor Bergeijk een nieuw bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

#### *Belanghebbenden*

De voorgenomen ontwikkeling heeft (vooral door geluid) invloed op de omgeving. De bewoners in de omgeving van het plangebied zijn als (potentieel) blootgestelde belanghebbenden. Daarnaast zijn de gebruikers (verenigingen) van de diverse onderdelen van het plangebied belanghebbend. Door de gemeente is in het voortraject (voorafgaand aan het besluit van de gemeenteraad in 2021) uitgebreid met de belanghebbenden gecommuniceerd.

In de periode van het tot stand komen hebben verdere overleggen met (vertegenwoordigers van) de omgeving en met de verenigingen van de gebruikers van het plangebied plaatsgevonden. Deze overleggen waren bedoeld om, mede op grond van de onderzoeksresultaten van dit MER, te komen tot een voorkeursalternatief voor het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 van dit MER is dit beschreven.

### **MER: Van milieu naar fysieke leefomgeving**

De wettelijke bepalingen voor de m.e.r. zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Het doel van het m.e.r. is om de milieubelangen volwaardig mee te laten wegen in de besluitvorming. Bij m.e.r. wordt echter al jaren verder gekeken dan alleen de milieueffecten. Onder andere duurzaamheid en gezondheid zijn thema's die steeds urgenter worden en daarom structureel een plaats hebben in de afweging van belangen. Het MER beperkt zich daarom niet alleen tot de milieueffecten, maar beschouwt alle relevante thema's van de fysieke leefomgeving. De term 'milieu' is daarom eigenlijk te beperkt, maar om aansluiting te houden bij de wettelijke termen komt dit nog wel terug in de titel en soms ook in de teksten.

### **M.e.r. onder de Omgevingswet**

De wetgeving rond de milieueffectrapportage is meegenomen in de Omgevingswet. Dit is opgenomen in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Inhoudelijk wijzigt de opzet en invulling van de m.e.r. niet, alleen procedureel komen er enkele wijzigingen. Het doel van deze wijzigingen is om de toepassing van het bestaande m.e.r.-instrumentarium te vereenvoudigen, zodat dit nog beter bruikbaar is als hulpmiddel voor besluitvorming. Zo komt er voor kleine plannen op lokaal niveau de mogelijkheid om een plan-m.e.r.-beoordeling op te stellen, voor een project-m.e.r. wordt één procedure ingesteld.

Voor de m.e.r. ten behoeve van het Eurocircuit leidt de invoering van de Omgevingswet niet tot aanpassingen in de procedure of de invulling van het MER. Dit komt doordat het ontwerp-bestemmingsplan in 2023 is gepubliceerd.

## **1.4 Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

De m.e.r.-procedure start met het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Met de NRD maakt de gemeente bekend dat voor de ontwikkeling de m.e.r.-procedure doorlopen wordt en een MER wordt opgesteld. In de NRD is de voorgenomen ontwikkeling beschreven en welke rol en opzet van het MER daarbij hoort. De NRD vormt als het ware de onderzoeksagenda voor het MER en vormt de formele start van de m.e.r.-procedure.

De NRD heeft ter inzage gelegen van 24 februari tot en met 23 maart 2022. In totaal zijn zes reacties binnengekomen op de NRD. In die periode heeft iedereen de gelegenheid gekregen zijn of haar zienswijze in te dienen. Ook zijn wettelijke adviseurs en betrokken instanties in de gelegenheid gesteld om advies te geven.

Mede op basis van de ingekomen reacties is de NRD aangepast. De wijzigingen hebben vooral betrekking op de beschrijving van het gebruik van de beide banen.

## **1.5 Uitgangspunten voor dit MER**

In enkele opzichten zijn het bestemmingsplan en het MER bijzonder. Het bestemmingsplan heeft (deels) als doel de feitelijk reeds bestaande, maar deels illegale (want niet gebaseerd op een geldig ruimtelijk plan) situatie te voorzien van een rechtsgeldige planologische basis. Het is noodzakelijk te bepalen hoe met deze omstandigheid – de strijdigheid van feitelijke bestaande situatie met de planologische situatie – moet worden omgegaan in het MER en meer specifiek in de effectbepaling van het MER. In het voorlopige advies van de Commissie m.e.r. wordt hier ook aandacht voor gevraagd.

Uitgangspunt voor dit MER is dat er een goed, objectief beeld wordt gegeven van de effecten die daadwerkelijk kunnen optreden, en deze niet te verhullen door effecten als het ware weg te strepen onder verwijzing naar reeds optredende dan wel toegestane activiteiten. In hoofdstuk 3 wordt

hier nader op ingegaan. Concreet komt het er op neer dat in dit MER voor het gebruik van het terrein een andere referentiesituatie wordt gehanteerd dan bij de (fysieke) situatie van het plangebied. Voor het MER is hiermee het verschil tussen 'legaal' en 'illegaal' als minder relevant beschouwd.

De uitzondering hierop is de effectbepaling van de emissie van stikstof en de depositie in Natura 2000 gebieden. Voor dit aspect is de wetgeving en jurisprudentie duidelijk: de depositie als gevolg van illegaal gebruik mag niet worden beschouwd als onderdeel van de referentiesituatie.

Een tweede bijzonder aspect van dit MER is dat voor het belangrijkste effect (geluid als gevolg van het gebruik van terrein door crossmotoren en rallyauto's) het gaat om effecten die alleen optreden als de banen worden gebruikt. Voor dit effect zijn twee aspecten van belang, namelijk (1) de geluidbelasting gedurende de tijd dat de banen worden gebruikt en (2) de periodes waarop die geluidbelasting plaatsvindt. Gesteld zou kunnen worden dat de momenten waarop de banen niet worden gebruikt (en er dus ook geen geluid wordt geproduceerd) de situatie is die voor geluid de referentiesituatie is. In dit opzicht zijn de (geluid)effecten van het circuit anders dan voor wegverkeer, industrie of spoorweg, waar geluid meer continue (dan wel volgens een tamelijk voorspelbare variatie in de tijd) optreedt.

## 1.6 Leeswijzer en opbouw

Na dit inleidende hoofdstuk zijn in hoofdstuk 2 de kaders voor het MER beschreven. Vervolgens beschrijft hoofdstuk 3 de voorgenomen ontwikkeling. In hoofdstuk 4 komen de effecten op het woon- en leefklimaat aan bod en in hoofdstuk 5 overige milieueffecten. In hoofdstuk 6 wordt een overzicht geboden in de in voorgaande hoofdstukken beschreven effecten en komen conclusies aan bod. Tot slot wordt in hoofdstuk 7 het voorkeursalternatief beschreven en komen in hoofdstuk 8 leemten in kennis en evaluatie aan bod. De individuele milieuonderzoeken zijn bijgevoegd in de bijlagen.

## 2 Kaders voor het MER

Dit hoofdstuk beschrijft de voorgeschiedenis, de huidige situatie van het plangebied en de omgeving.

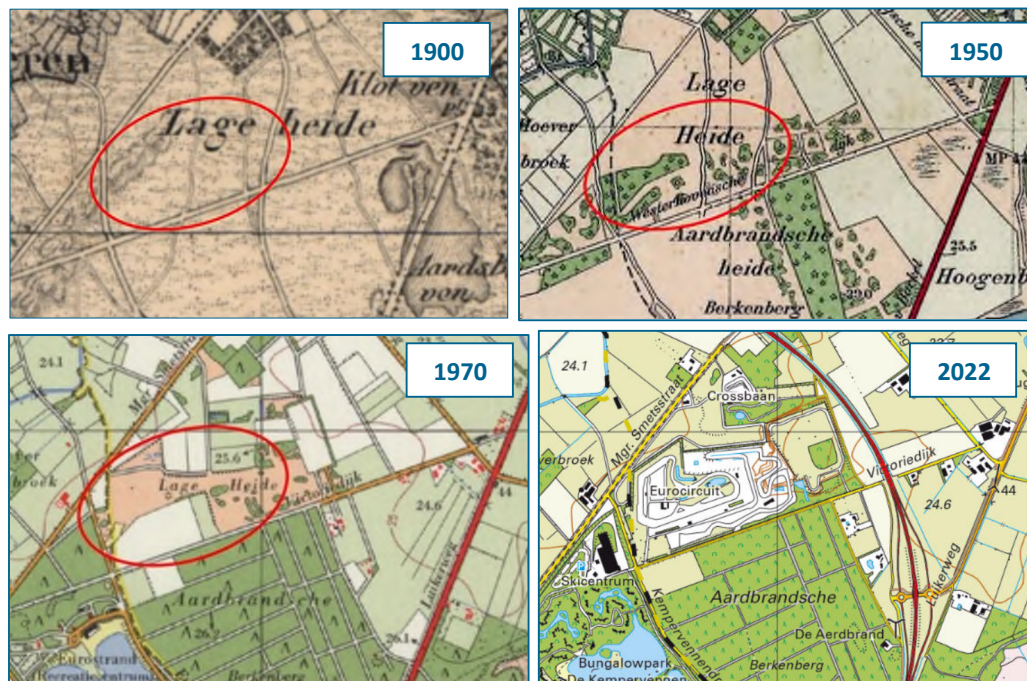
### 2.1 Voorgeschiedenis

Het Eurocircuit is ongeveer 50 jaar geleden geopend, in 1971. Het was het eerste speciaal voor de rallycross gebouwde circuit in Nederland. Door de jaren heen werd er door steeds meer verschillende klassen geracet op het circuit. Naast de races van de motorcross- en rallycrossvereniging vonden er in de jaren '80 ook caravanraces en achteruitrij-wedstrijden plaats.

Vervolgens werd het terrein uitgebreid met een wiel- en fietscrossbaan en vestigde ook de politiehondenvereniging zich op het terrein. Ook op de fietscrossbaan werden regelmatig grote internationale wedstrijden georganiseerd met onder andere de wereldkampioenschappen in 2004.

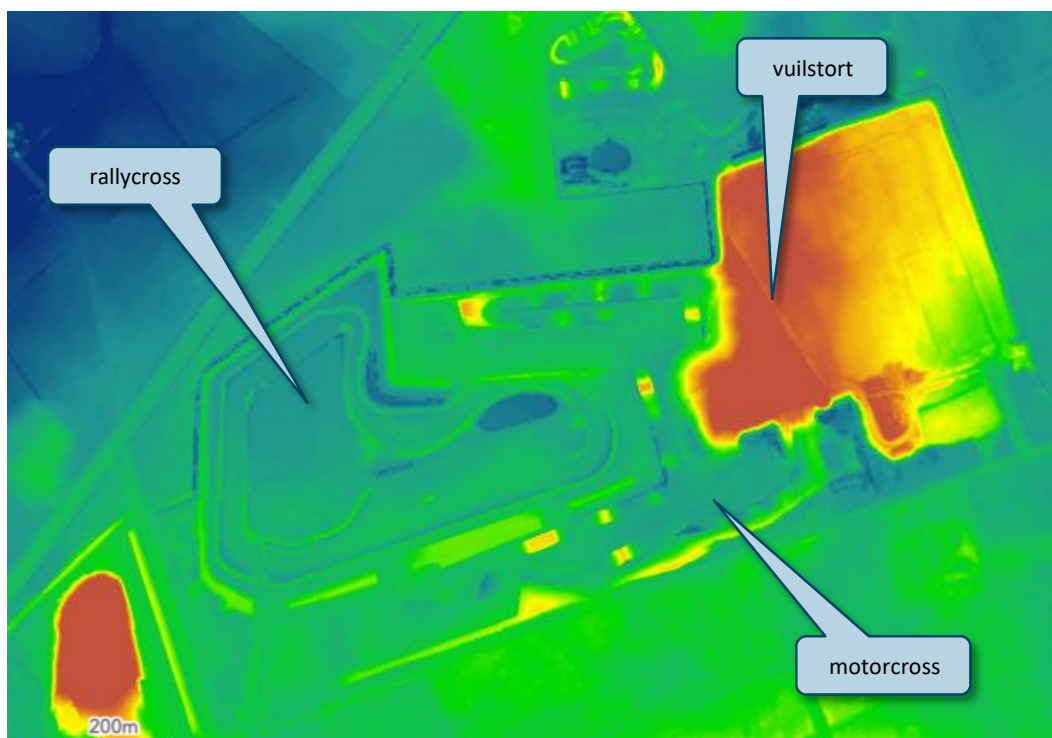
#### Historie

Uit de kaarten die hieronder zijn weergegeven blijkt dat het gebied in 1900 voornamelijk uit woeste- en heidegrond bestond (Figuur 2-1). Het gebied werd toen gekarakteriseerd door een kleinschalig cultuurlandschap op de wat hogere gronden ten zuiden van het beekdal van de Keersop. Sindsdien is de bebossing toegenomen. Rond 1950 is al een deel bebost, voornamelijk aan de zuidzijde van het huidige Eurocircuitterrein. Het terrein bestond toen nog steeds voornamelijk uit heidegronden. Het gebied was in die tijd nog zeer rijk aan landschapselementen die horen bij het beekdal.



Figuur 2-1 Historische ontwikkeling rondom het plangebied. Een belangrijke recente ontwikkeling is de aanleg van de N69

In 1973 heeft in het beekdal een herverkaveling plaatsgevonden en dat is sindsdien doorgegaan. De landschapselementen uit het beekdal zijn grotendeels verloren en ook de biodiversiteit is erg achteruit gegaan. In 1973 is stortplaats Victoriedijk in gebruik genomen. Het dan nog aanwezige heideterrein wordt in gebruik genomen voor het Eurocircuit en de andere verenigingen die zich op het Eurocircuitterrein bevinden. De voormalige stort is in het terrein herkenbaar als een bult (Figuur 2-2). Het motorcrosscircuit ligt deels op deze bult (de westelijke helling).



Figuur 2-2 Hoogtekaarten van het plangebied. Blauw = laag, rood = hoog. In het oostelijk deel is de voormalige stort zichtbaar. Een deel van de motorcrossbaan ligt op de helling van deze stort

### Voorgeschiedenis nieuw bestemmingsplan Eurocircuitterrein

Het vigerende bestemmingsplan dateert uit 1977 en de milieuvergunningen zijn in 1993 afgegeven. In de loop der tijd zijn verschillen ontstaan tussen de feitelijke situatie en gebruik en het planologisch kader. Het bestemmingsplan en de milieuvergunningen moeten daarom worden geactualiseerd. In het verleden zijn hiertoe al diverse pogingen ondernomen.

### Besluit tot niet-vaststellen nieuw bestemmingsplan Eurocircuit

In 2019 is een procedure doorlopen om het bestemmingsplan te vernieuwen. Daartoe is ook een MER opgesteld. De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) constateerde dat in het MER van 2019 nog informatie miste. Het ging hierbij om informatie voor onder meer de aspecten geluid, natuur en verkeer. De Commissie adviseerde om het MER aan te vullen vóórdat de gemeenteraad over de bestemmingsplannen besluit. Mede vanwege dit negatieve advies heeft de gemeenteraad op 24 oktober 2019, maar ook vanwege onzekerheden met betrekking tot het stikstofbeleid, besloten het ontwerpbestemmingsplan Eurocircuit niet vast te stellen.

### Onderzoek feitelijke situatie en projectopdracht

Na besluitvorming over het ontwerpbestemmingsplan, is ter voorbereiding op een nieuwe procedure onderzocht wat de feitelijke legale situatie is. Hierbij is met name gekeken naar het vigerende bestemmingsplan en de verschillende milieuvergunningen die van toepassing zijn. In april 2020

heeft het college de projectopdracht vastgesteld, waardoor gestart kon worden met het uitvoeren van dit project.

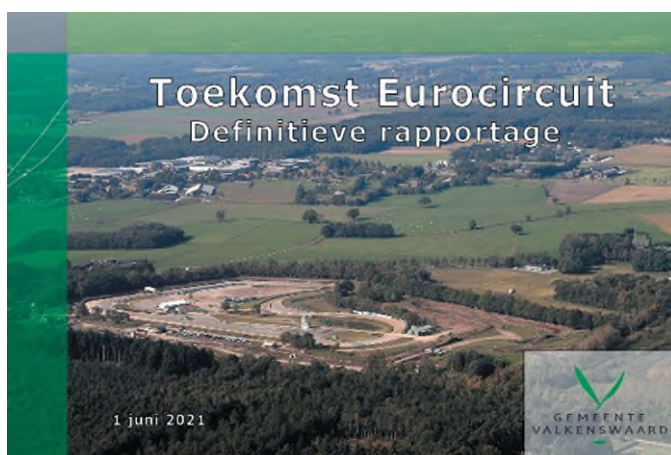
#### *Besluit korte termijnaanpak*

Op 22 september 2020 heeft het college besloten om daar waar mogelijk de verenigingen te faciliteren middels tijdelijke vergunningen om strijdigheden in het gebruik op te heffen tot besluitvorming over een nieuw bestemmingsplan. De gemeenteraad is hier op 22 september 2020 door middel van een raadsinformatiebrief (kenmerk 1287674/1301292) over geïnformeerd.

#### *Project 'Toekomst Eurocircuit' (2020 – 2021)*

Na het vaststellen van de projectopdracht kon worden gestart met het ontwikkelen van een nieuwe visie voor het Eurocircuit. Met het project 'Toekomst Eurocircuit' is door de gemeente onderzocht hoe de gemeente, belanghebbenden en andere betrokkenen de toekomst van het Eurocircuitterrein voor zich zien (Figuur 2-3). Hiervoor is een aantal toekomstscenario's voor het plangebied uitgewerkt, namelijk:

1. terrein omvormen tot natuur;
2. huidige feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan;
3. terrein omvormen tot leisurezone;
4. het gebruik ten behoeve van crossen maximaal faciliteren;
5. combinatiescenario.



*Figuur 2-3 Voorpagina van het project 'Toekomst Eurocircuit'*

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

- positionering
- maatschappelijke effecten
- omgevingseffecten
- effecten ruimtelijke ordening
- juridische effecten
- financiële effecten
- effecten energie en afval
- ecologische effecten (natuur)
- verkeerskundige effecten

In het kader van het tot stand komen van het project 'Toekomst Eurocircuit' is door de gemeente overleg gevoerd met belanghebbenden (omwonenden, gebruikers). Dit is het rapport beschreven.

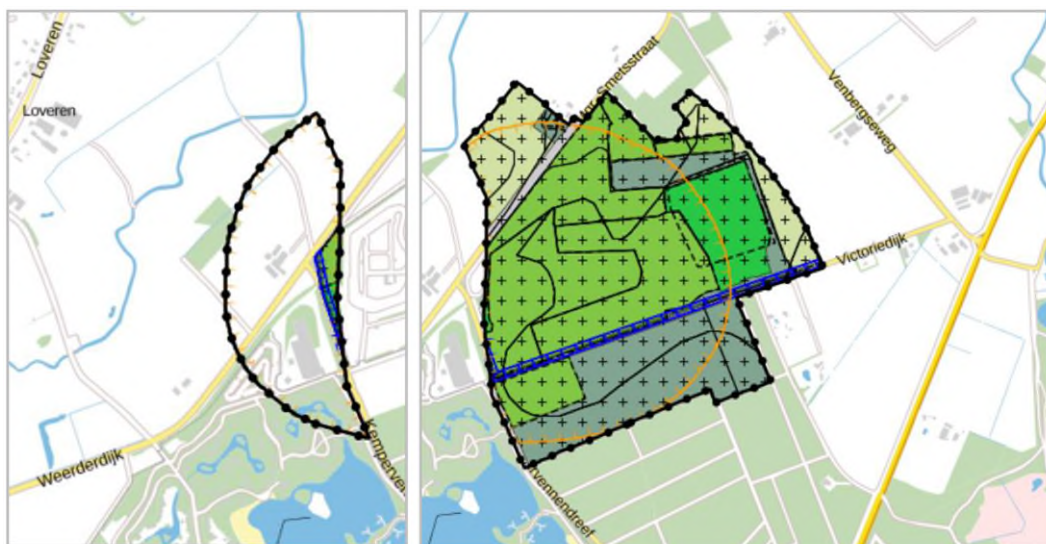
### *Keuze voor Voorkeursscenario door gemeenteraad*

De gemeenteraad van Valkenswaard heeft op 15 juli 2021 een keuze gemaakt uit de verschillende toekomstscenario's. De raad besloot om het scenario met het bestaande 'feitelijke' gebruik (daarmee wordt bedoeld het gebruik in de huidige situatie) op te nemen in het bestemmingsplan. In het kader van het bestemmingsplan is de m.e.r.-procedure (m.e.r.) doorlopen en is dit milieueffectrapport (MER) opgesteld.

## 2.2 Het plangebied en de gebruikers

### 2.2.1 Plangebied

Het Eurocircuitterrein is gelegen aan de westzijde van de gemeente Valkenswaard, grenzend aan de gemeente Bergeijk (Figuur 2-4). Het plangebied van het bestemmingsplan Eurocircuit wordt globaal begrensd door de Monseigneur Smetsstraat aan de noordzijde, in het westen door de Kempervennendreef, door de Victoriedijk aan de zuidzijde en in het oosten door diverse agrarische percelen en de N69. De gronden die vallen binnen de geluidcontour van het Eurocircuitterrein, behoren ook tot het plangebied. Dit betekent dat het plangebied deels op het grondgebied van de gemeente Bergeijk ligt. Het plangebied van het voorliggende MER is gelijk aan de plangebieden van de bestemmingsplannen voor het Eurocircuitterrein.



*Figuur 2-4 Plangebied van het voorontwerpbestemmingsplan Eurocircuitterrein in 2019 (links gemeente Bergeijk en rechts gemeente Valkenswaard). Inmiddels is het plangebied uitgebreid door de toevoeging van een aantal percelen vanwege de saldering stikstof (zie hoofdstuk 7)*

In het plangebied vinden activiteiten met verbrandingsmotoren plaats die mogelijk nadelige effecten kunnen hebben op het milieu. De gronden worden ook gebruikt door andere verenigingen. Op dit moment bevinden zich de volgende 5 inrichtingen en verenigingen op het Eurocircuitterrein:

- een rallycrosscircuit (geëxploiteerd door de NRV, paragraaf 2.2.2);
- een motorcrosscircuit (geëxploiteerd door de MVV, paragraaf 2.2.2);
- een fietscrossparcours (van fietscrossclub Valkenswaard Lion d'Or);
- een wielercrossparcours (van wielervereniging TWC – de Kempen);
- een politiehondenvereniging (PHV 'De Verdediger').

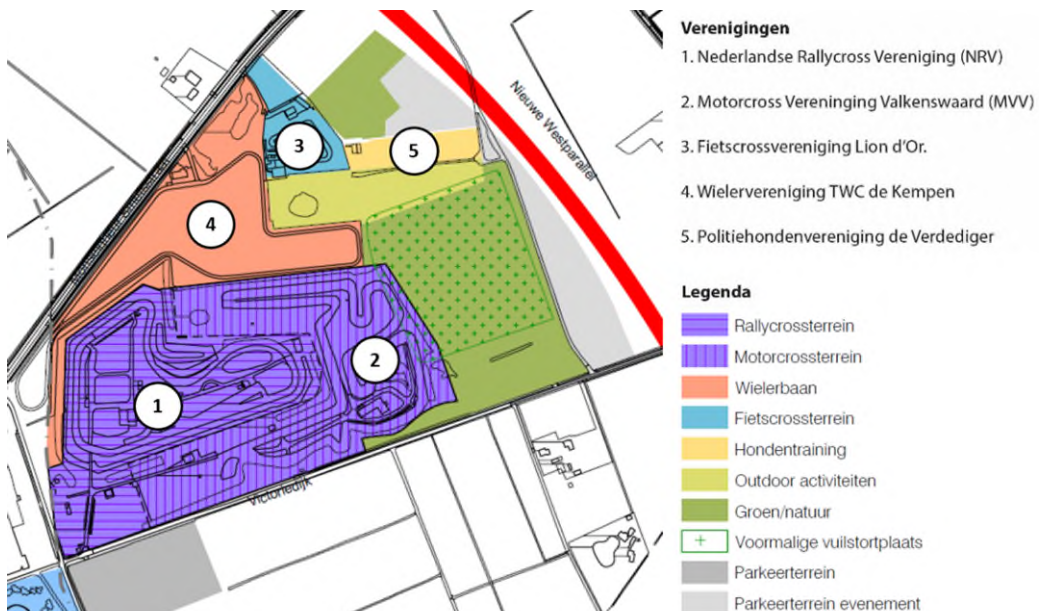
## 2.2.2 Gebruikers van het Eurocircuit

### Nederlandse Rallycrossvereniging (NRV)

De NRV is samen met de Motorsport Vereniging Valkenswaard gebruiker van het eerste uur van het Eurocircuit (Figuur 2-5). Op het terrein van de NRV is een ruim 1.000 meter lang en minimaal 10 meter breed autoparcours aanwezig. Dit parcours is voor 60% geasfalteerd en de overige 40% is voorzien van een leem- en gravellaag. Op het binnenterrein van het parcours zijn verschillende faciliteiten aanwezig, waaronder de wedstrijdstoren, een kantoor, een hefbrug/weegbrug, het medisch centrum, het perscentrum, de wasplaats, douches en toiletten en een kantine.

### Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV)

Op het terrein van de MVV is een motorparcours, met springbulten, aanwezig met een lengte van ongeveer 2 kilometer en een minimale breedte van 8 meter. Dit parcours is volledig onverhard. Ook zijn er op het terrein van de MSV verschillende faciliteiten aanwezig, waaronder een keuringsruimte, een omroeptoren, een jurygebouw, een loopbrug, kassa en toiletten.



Figuur 2-5 Activiteiten op het Eurocircuitterrein

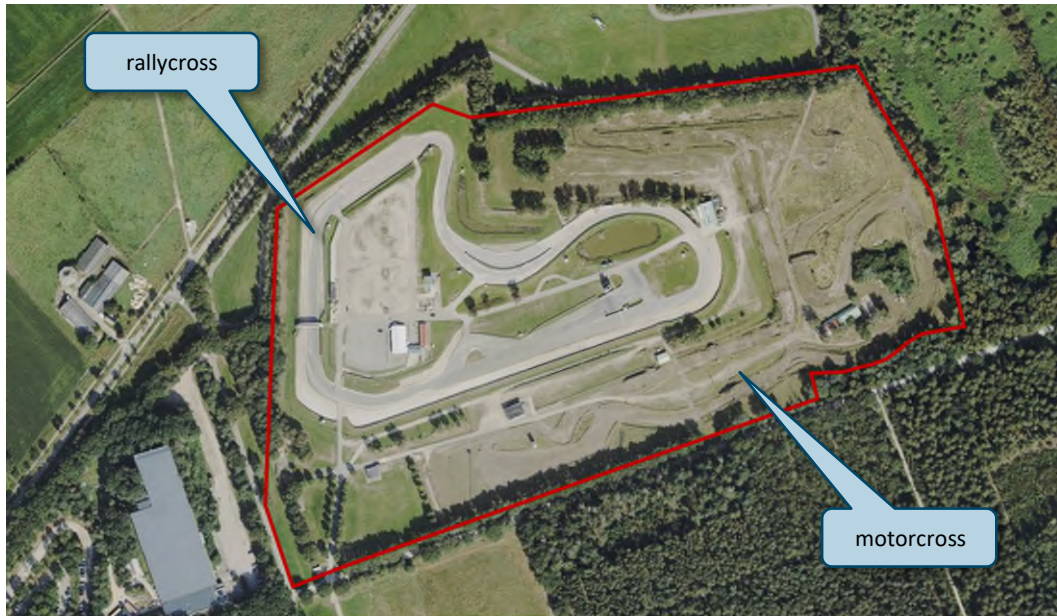
### Overige activiteiten

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

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



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



Figuur 2-6 Terrein Nederlandse Rallycross Vereniging en de Motorsport Vereniging Valkenswaard



Figuur 2-7 Foto's rallycrosscircuit



Figuur 2-8 Foto's motorcrossterrein

## 2.3 Het studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarin de effecten van de activiteiten op het Eurocircuitterrein worden verwacht. Het studiegebied verschilt per milieuaspect. Zo hebben de activiteiten op het Eurocircuitterrein een groter effect op de geluidsbelasting in de omgeving dan op de bodemkwaliteit. Het betreft in ieder geval de directe omgeving van het Eurocircuitterrein. Hieronder vallen ook gronden in de gemeente Bergeijk.

Het Eurocircuitterrein is gelegen in de nabijheid van verschillende kernen, waarvan Valkenswaard, Dommelen en Westerhoven het meest nabij gelegen zijn. Naast de bestaande woongebieden ligt ten zuidwesten van het Eurocircuitterrein het recreatiepark De Kempervennen.

## 2.4 Relevante plannen en besluiten voor het MER

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

### 2.4.1 Vaststelling bestemmingsplan Buitengebied met crossterrein 1977

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

### 2.4.2 Verlening milieuvergunningen 1993 en 1999

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

In beide milieuvergunningen is vastgelegd dat het niet is toegestaan om na 20:00 uur met crossmotoren en crossauto's op het parcours te rijden. Daarnaast mag het terrein, met uitzondering van 3 weekenden per jaar (voor wedstrijden of voorbereidingen daarop), tot maximaal 8 uur per week worden opgesteld voor rallycrossactiviteiten.

### 2.4.3 Zone van rechtswege 1 juli 1993

Rond het plangebied is een 'geluidzone van rechtswege' aanwezig. In de gevallen waarvoor op 1 juli 1993 om bestaande industrieterreinen nog geen zone in het bestemmingsplan was vastgesteld, zijn deze terreinen op dat moment van rechtswege van een geluidzone voorzien (art. 59 Wgh (oud), art. 52 Wgh). De zone van rechtswege werd bepaald door de actuele geluidbelasting vanwege het industrieterrein op 1 juli 1993. Door middel van akoestisch onderzoek moest destijds de ligging van de zonegrens worden bepaald.

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

In bijlage 5 en 7 van het akoestisch onderzoek van DGMR uit 1985 zijn de 50 dB(A)-contouren opgenomen die gelden voor een autocross respectievelijk een motorcross wedstrijd. Deze contouren moeten worden aangehouden als de geluidzone van rechtswege<sup>1</sup>.

#### 2.4.4 Raadsopdracht Eurocircuit 25 april 2013

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

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

#### 2.4.5 Voorbereidingsbesluit en gebruiksprogramma Eurocircuit 23 mei 2017

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

Het college van burgemeester en wethouders heeft tegelijkertijd een gebruiksprogramma vastgesteld, dat als leidraad dient bij verdere planvorming en vergunningverlening. Het gebruiksprogramma is een opsomming van eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden. Deze punten betreffen een gebruiksprogramma, waaruit de visie van de gemeente Valkenswaard ten behoeve van conserveren van het huidige gebruik blijkt. Deze lijst is niet alles omvattend, maar bestaat uit onderwerpen, op basis waarvan in de (recente) voorgeschiedenis van het Eurocircuit is gebleken dat nadrukkelijke visie van de gemeente gewenst is.

In dit voorbereidingsbesluit is het volgende gebruiksprogramma opgenomen:

- *Sportief/recreatief gebruik:* Mogelijk maken/houden van rally- en motorcrossactiviteiten tot max. 8 uur per week (tot een maximum van 7 uur, 59 minuten en 59 seconden) per inrichting. Er zijn 2 inrichtingen, waarvoor dit aantal uren afzonderlijk geldt voor de rallycrossbaan en de motorcrossbaan (beide maximaal 8 uur).
- *Gebruikstijden:* In overleg met gebruikers en omwonenden bepalen van tijdvak of tijdvakken per week wanneer het sportief/recreatief gebruik op het Eurocircuit plaats mag vinden. Dit om geluids- en stankoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken en het vergunde gebruik handhaafbaar te maken.
- *Sportief/recreatief gebruik:* Mogelijk maken/houden en expliciet benoemen dat (rally- en motorcross)activiteiten met voertuigen zonder verbrandingsmotoren onbeperkt (bv. in het tijdvak 8.00-20.00 uur) mogelijk zijn.

---

<sup>1</sup> Op de contourenkaartjes van het geluidonderzoek voor dit MER (zie paragraaf 4.2.3 en bijlage 2) is de geluidzone van rechtswege zichtbaar.

- *Sportief/recreatief gebruik*: Maximaal 3 weekenden per kalenderjaar per inrichting (aanvullend op de bovenstaande max. 8 uur per week per inrichting) bestemmingsevenementen (sport gerelateerde lawaaimakers, dus géén concerten/festivals) worden georganiseerd, waarbij de maximale geluidbelasting nadrukkelijk is vastgelegd (en meetbaar en handhaafbaar is). De PreProloog Dakar is daarbij één bestemmingsevenement van beide verenigingen, omdat ze van beide inrichtingen gebruik maken.
- *Commercieel/educatief gebruik* (Dit is al (deels) feitelijk bestaand gebruik, maar planologisch nog niet toegestaan): Mogelijk maken/houden van educatief/commercieel gebruik t.b.v. activiteiten die gerelateerd zijn aan de rijvaardigheid voor het rijden op de openbare weg (met auto's, motoren, brommers en fietsen), mits deze qua geluidbelasting in sterke mate vergelijkbaar is met gebruik van een auto op een openbare weg (bv. in het tijdvak 8.00-20.00 uur).
- *Commercieel/innovatief gebruik*: Testlocatie voor voertuigen zonder verbrandingsmotoren onbeperkt (bv. in het tijdvak 8.00-20.00 uur) mogelijk maken en expliciet benoemen.
- *Overnachtingen* (Dit is al (deels) feitelijk bestaand gebruik, maar planologisch nog niet toegestaan):
  - Bij sportevenementen en –wedstrijden worden kampeermiddelen voor deelnemers, vrijwilligers en bezoekers toegestaan voor maximaal 3x per jaar per inrichting, mits een ontheffing van de APV verleend is. Structureel overnachten is niet toegestaan. Daarvoor kan men gebruik maken van de accommodaties in de omgeving.
  - Door vrijwilligers (anders dan bij bovenstaande sportevenementen en –wedstrijden, 2 dagen voor en 2 dagen na de sportevenementen) is niet toegestaan. Daarvoor kan men gebruik maken van de accommodaties in de omgeving.
- *Ontsluiting*: Verbetering van de entree en de ontsluiting zijn onderdeel van de onderhandeling rondom de realisering van de Westparallel N69 en zullen na het onherroepelijk worden van het PIP N69 in overleg met gebruikers voortvarend ter hand worden genomen.
- *Parkeren*: Voor het parkeren wordt extra ruimte gereserveerd in de 'reststrook' tussen de Westparallel N69 en het Eurocircuit. Dit betreft allen parkeren t.b.v. de sportevenementen die toegestaan zijn.
- *Parkeren*: Een voorstel voor parkeren op de vuilstort zoals de raad heeft aangegeven is door de raad zelf in de (financiële) Nota kaders bijgesteld naar een bredere opgave, maar niet op de vuilstort. Het parkeren op de vuilstort is in dat besluit teruggetrokken.

#### 2.4.6 Besluit planologische verankering 22 augustus 2017

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

#### 2.4.7 Raadsbesluit 22 februari 2018

Op 22 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard besloten dat per 24 mei 2018 een nieuw voorbereidingsbesluit van kracht gaat. Voor de bestemmingsplanopgave is besloten dat het

begrip ‘conserverend’ niet langer als uitgangspunt wordt gehanteerd. De wensen van de verenigingen op het Eurocircuit en de belangen van de omwonenden zijn leidend voor het nieuwe bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 is een uitgebreide toelichting opgenomen van de wensen van de NRV en de MVV (de voorgenomen ontwikkeling).

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

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

### 2.5.1 Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Deze wet vervangt een groot aantal andere wetten, waaronder de Wet ruimtelijke ordening. Het ontwerp van het bestemmingsplan is in 2023 in procedure gebracht door de kennisgeving begin mei 2023. De zienswijzenperiode was van 12 mei tot en met 22 juni 2023. Dit betekent dat het bestemmingsplan niet onder de Omgevingswet valt.

### 2.5.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) gepubliceerd. De NOVI wordt de opvolger van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) als het rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening. Vooruitlopend op de Omgevingswet wordt het beleidsveld in de NOVI vergroot naar de fysieke leefomgeving. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het rijk in beeld. Het rijk stelt in de NOVI vier prioriteiten (Figuur 2-9):

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in steden. In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Wind op zee heeft de voorkeur, maar ook op land zijn windmolens nodig. Door wind zoveel mogelijk te clusteren, wordt versnippering van het landschap voorkomen. Zonnepanelen worden bij voorkeur zoveel mogelijk op daken en gevels geplaatst.

2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken. Het rijk zet in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede quality of life: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen. Het rijk zet in op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen.

3. *Sterke en gezonde steden en regio's*

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Tegelijk wil het rijk de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid.

#### 4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

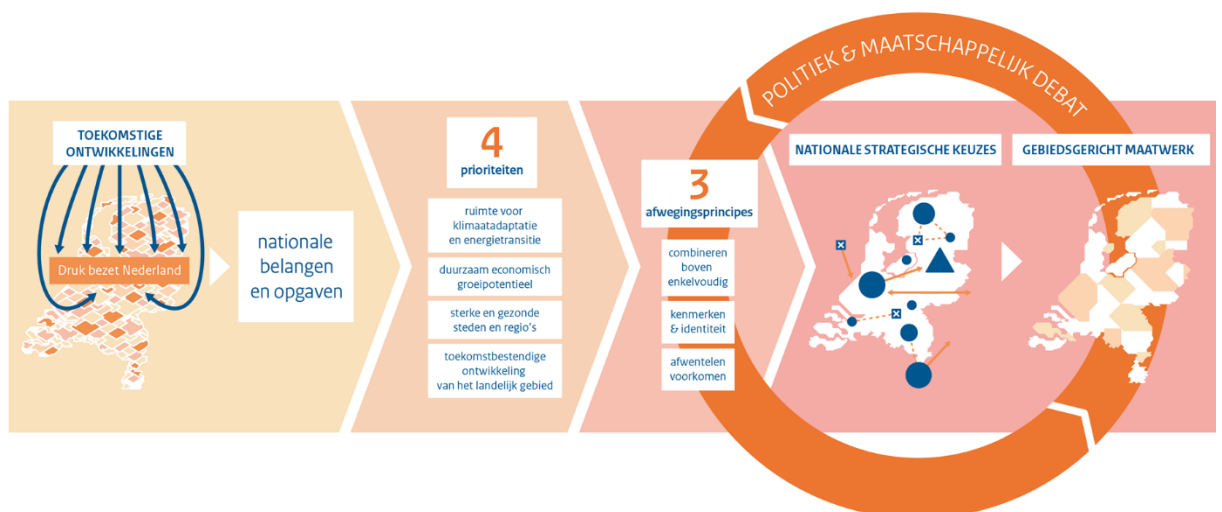
Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.



Figuur 2-9 De vier prioriteiten uit de NOVI

In de NOVI worden drie afwegingsprincipes gepresenteerd (Figuur 2-10):

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: zoeken naar een optimale balans tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid.
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.



Figuur 2-10 De nationale belangen en opgaven uit de NOVI werken via prioriteiten door in de afwegingsprincipes

In de NOVI zijn 21 nationale belangen benoemd en uitgewerkt:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorgdragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO<sub>2</sub>-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame landbouw voor voedsel en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van de biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

In de NOVI zijn uitgaande van de vier prioriteiten en de 21 nationale belangen beleidskeuzes geformuleerd. Voor het buitengebied zijn binnen prioriteit 4 Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied de volgende beleidskeuzes relevant:

- Beleidskeuze 4.1: In het landelijk gebied verbetert de balans tussen het landgebruik en de kwaliteit van landschap, bodem, water en lucht.
- Beleidskeuze 4.2: De biodiversiteit wordt beschermd en versterkt en het natuurlijk kapitaal duurzaam benut.
- Beleidskeuze 4.3: Er wordt een duurzaam en vitaal landbouw- en voedselsysteem mogelijk gemaakt, gebaseerd op kringlopen en natuurinclusiviteit.
- Beleidskeuze 4.4: Unieke landschappelijke kwaliteiten worden versterkt en beschermd. Nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied voegen landschapskwaliteit toe. Wildgroei van distributiecentra is ongewenst.

### 2.5.3 Verordening ruimte Noord-Brabant

De Verordening ruimte Noord-Brabant is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te bereiken. In de verordening heeft de provincie de kaderstellende elementen uit de Structuurvisie en ander provinciaal beleid vertaald in regels die van toepassing zijn op (de inhoud van) bestemmingsplannen. De verordening is een juridisch bindend instrument.

Het Eurocircuitterrein is in de verordening grotendeels aangewezen als structuur ‘gemengd landelijk gebied’. De provincie beschouwd dit als een gebied waarbinnen een menging van functies aanwezig is.

De mate van menging varieert daarbij van de gebieden waarbinnen meerdere functies in evenwicht met elkaar bestaan tot gebieden waar de land- en tuinbouw de dominante functie is. Binnen het gemengd landelijk gebied is multifunctioneel gebruik uitgangspunt. Uitzondering hierop zijn de primair agrarische gebieden, zoals door de gemeenten vastgelegd.

Binnen het gemengd landelijk gebied is de ontwikkeling van woon-, recreatie- en werkfuncties mogelijk. Ontwikkelingen passen qua aard, schaal en functie in de omgeving en houden rekening met de omgevingskwaliteiten. De gronden ten noorden van het motorcrossterrein en het rallycrossterrein vallen binnen de structuren ‘groenblauwe mantel’ en ‘Natuur Netwerk Brabant’.

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

#### 2.5.4 Structuurvisie Valkenswaard 2012

De Structuurvisie Valkenswaard 2012 kent twee doelen, namelijk enerzijds een ruimtelijk toetsingskader en visie op hoofdlijnen voor de lange termijn (deel A). Anderzijds bevat de structuurvisie een ruimtelijk-functioneel programma en uitvoeringsplan voor de korte (en middellange) termijn (deel B). De gemeente heeft de visie (deel A) opgesteld. Hiermee geeft ze richting aan de toekomst van Valkenswaard naar 2030. De wijze hoe daar ruimtelijk invulling aan is gegeven, staat beschreven in de verschillende thema’s zoals die volgen uit de toekomstvisie, namelijk bestuur, wonen, werken, vrije tijd en welzijn.

Deze thema’s kunnen niet los van elkaar worden gezien. Immers, de ruimte is schaars en het is van belang rekening te houden met de verschillen tussen de verschillende gebieden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Eurocircuitterrein ruimte biedt voor een aantal zeer intensieve recreatievormen op het gebied van autosport, motorsport, fietscross en wielersport. De gemeente wil onderzoeken of dit terrein nader kan worden ontwikkeld, zowel in de breedte (aantal functies) als qua uitstraling (kwaliteit).

#### 2.5.5 De Groote Heide Valkenswaard

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

Door in te zetten op een duurzame ontwikkeling wordt geborgd dat nieuwe en door te ontwikkelen functies nu en in de toekomst bijdragen aan de (be)leefbaarheid, kwaliteit van natuur en landschap en rendabiliteit van het gebied. Alle economische functies in het buitengebied van Valkenswaard, of dat nu is op het gebied van leisure, paardensport, in de agrarische- of een andere economische



sector moeten bijdragen aan de drie duurzaamheidsprincipes people-planet-profit. Zo kan de toekomst van het gebied duurzaam versterkt en geborgd worden.

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

### 2.5.6 Wet milieubeheer

De Wet milieubeheer biedt het kader voor het in beeld brengen van de milieueffecten van de activiteiten op het Eurocircuitterrein en voor het opstellen van de milieueffectrapportage (zie paragraaf 1.3).

### 2.5.7 Wet geluidhinder en Besluit omgevingsrecht (Bor)

De activiteiten op het Eurocircuitterrein zelf en de verkeersaantrekkende werking zijn van invloed op de geluidbelasting. De effecten van de activiteiten en de verkeersaantrekkende werking zijn beoordeeld aan de hand van de kaders van de Wet geluidhinder.

In verband met de effecten door geluid is van belang dat in gevallen waarin meer dan 8 uur per week gebruik gemaakt wordt van verbrandingsmotoren het verplicht is een geluidzone in het ruimtelijk plan op te nemen. Het circuit valt dan onder de bepaling uit het Bor als zijnde een inrichting: *‘waar gelegenheid wordt geboden tot het gebruiken van bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voer- of vaartuigen in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden én voor zover het betreft terreinen, geen openbare weg zijnde, die bestemd of ingericht zijn voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, en die daartoe acht uren per week of meer opengesteld zijn’.*

### 2.5.8 Wet natuurbescherming

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

## 2.6 Beoordelingskader

In de afgelopen jaren is al veel onderzoek uitgevoerd naar de milieugevolgen van het Eurocircuitterrein. In 2019 is voor het ontwerpbestemmingsplan ook al een milieueffectrapport opgesteld. Het beoordelingskader dat destijds is gebruikt is nog steeds relevant voor het huidige voornemen. Dit beoordelingskader wordt daarom ook voor het nieuw op te stellen milieueffectrapport gebruikt. In de NRD is het beoordelingskader voor het MER opgenomen. Mede naar aanleiding van de inspraak op de NRD is het onderstaande beoordelingskader voor dit MER vastgesteld.

Tabel 2.1 Beoordelingskader milieueffectrapport

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

Waar mogelijk zijn voor dit MER de onderzoeksresultaten uit eerdere onderzoeken gebruikt, mits de onderzoeken:

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

## 2.7 Wijze van beoordelen

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

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

Tabel 2.2 De beoordeling vindt plaats via een 7-puntsbeoordelingschaal

Beoordeling	Externe effecten
++	Groot positief effect
+	Positief effect
0 / +	Enig, maar niet wezenlijk positief effect
0	Geen of marginaal effect
0 / -	Enig, maar niet wezenlijk, negatief effect
-	Negatief effect (al dan niet met maatregelen oplosbaar)
--	Groot, mogelijk niet vergunbaar of niet aanvaardbaar, negatief effect (showstopper)

## 3 Referentiesituatie en voorgenomen ontwikkeling

*In dit hoofdstuk is de voorgenomen ontwikkeling beschreven. Voorafgaand aan de beschrijving van de voorgenomen ontwikkeling is aangegeven wat voor de inrichting en het gebruik van het Eurocircuit moet worden beschouwd als de referentiesituatie. De effecten van de voorgenomen ontwikkeling zijn in de volgende hoofdstukken beschreven.*

### 3.1 Inleiding en werkwijze

#### 3.1.1 Uitgangspunten en werkwijze

De opgave voor dit MER is het verzamelen van milieu-informatie om het door de gemeenteraad gekozen scenario 2 in een nieuw bestemmingsplan op te nemen. Vanuit de doelstellingen van m.e.r. wordt in dit MER breder gekeken, met name ten aanzien van het gebruik van het Eurocircuit.

Het is gebruikelijk om in een MER de effecten van de voorgenomen ontwikkeling te vergelijken met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst kan ontstaan op basis van autonome ontwikkelingen, zonder de voorgenomen activiteit. Doorgaans wordt voor de autonome ontwikkeling uitgegaan van vastgestelde ruimtelijke plannen en van vastgesteld beleid. Belangrijk voor een MER is hierbij dat (negatieve) effecten niet worden gemaskeerd of geminimaliseerd door te verwijzen naar autonome ontwikkelingen die juridisch mogelijk zijn, maar nog niet gerealiseerd.

Uitgangspunt voor de effectbeschrijving in dit MER is dat het moet gaan om een objectieve beschrijving van de effecten die daadwerkelijk kunnen optreden. Het gegeven dat een deel van de inrichting van het terrein (en daarmee ook de mogelijkheden voor het gebruik) illegaal zijn.

De huidige feitelijke fysieke situatie op het Eurocircuitterrein is niet overal vastgelegd in een bestemmingsplan; deze onderdelen zijn dus (planologisch) illegaal. In het nieuwe bestemmingsplan worden deze situaties op basis van de keuze van de gemeenteraad wel correct bestemd en vastgelegd. Ook ten aanzien van het gebruik van de banen is er een verschil tussen wat (juridisch) was toegestaan en het feitelijke gebruik, maar is de bedoeling het feitelijke (dat wil zeggen, zoals dat was voordat de activiteiten werden stilgelegd) gebruik in het nieuwe bestemmingsplan mogelijk te maken.

Uitgangspunt voor het voornemen en dus ook voor dit MER is dat er in principe geen wijzigingen van de feitelijke fysieke situatie zullen plaatsvinden: de bestaande banen en gebouwen blijven aanwezig, en er worden in het nieuwe bestemmingsplan geen mogelijkheden opgenomen om nieuwe gebouwen toe te voegen en/of de aanwezige circuits te veranderen. **De daadwerkelijke inrichting van het terrein verandert dus** (in principe) **niet**. Afhankelijk van de uitkomsten van het MER kan eventueel worden besloten om beperkte fysieke aanpassingen te doen of mogelijk te maken. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn voor afschermdende voorzieningen (wallen of schermen ter beperking van de geluidhinder) of het plaatsen van zonnepanelen voor duurzame energie. Het komt er dus voor dit MER op neer dat in principe de huidige feitelijke situatie ook de situatie is van de voorgenomen ontwikkeling.

Voor wat betreft het **gebruik** van de banen is het feitelijke gebruik (voordat dit door corona en gerechtelijke uitspraken werd gestaakt c.q. beperkt) het uitgangspunt voor het bepalen van het toekomstige gebruik, als voorgenomen activiteit. In principe zou – op basis van de keuze van de gemeenteraad van Valkenswaard – het nieuwe bestemmingsplan dat gebruik moeten legaliseren.

In het MER is er voor gekozen dit feitelijke gebruik **niet** te hanteren als referentiesituatie. Voor het gebruik (en de daaraan gerelateerde effecten) wordt als referentiesituatie gehanteerd dat de banen niet worden gebruikt. Dit betekent bijvoorbeeld dat de berekende geluidcontouren en geluidbelastingen zijn gepresenteerd zonder vergelijking met geluidssituatie zoals die in de afgelopen jaren (zonder goede planologische basis) heeft plaatsgevonden.

In dit MER is gekeken naar mogelijkheden om de hinder (vooral door geluid) van het gebruik van de banen te beperken. De informatie die het MER hierover bevat kan worden gebruikt voor de besluitvorming bij de gemeenteraad over de regeling ten aanzien van het gebruik.

### Autonome ontwikkelingen

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

Inmiddels is een ruimtelijk plan vastgesteld voor 'het haakje'. Dit maakt een korte route naar de N69 mogelijk.



Figuur 3-1 Ruimtelijk plan voor 'het haakje' (grijs) tussen de N69 en de Mgr. Smetsstraat (bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

### Werkwijze in dit MER

Gezien de bovenstaand geschetste situatie is in dit MER gekozen voor het hanteren van **twee benaderingen voor de effectbepaling van de voorgenomen ontwikkeling in relatie tot de referentiesituatie**. De vraagstelling voor dit MER – die in feite neerkomt op het onderzoeken van effecten vanwege het legaliseren van een bestaande situatie – en de gevoeligheid van de omgeving voor de effecten op de leefomgeving (vooral geluid) vragen om een gerichte aanpak. Zoals hierboven al aangegeven is het voor de effecten voor de leefomgeving niet wenselijk deze als het ware te 'verdoezelen' op basis van een uitgangspunt dat ze feitelijk al optreden c.q. niet optreden maar

juridisch wel mogelijk zijn. Voor de effecten van het **gebruik van de banen** is daarom een situatie waarin de beide circuits niet worden gebruikt voor trainingen en wedstrijden als referentiesituatie gehanteerd. De invulling van de werkwijze in dit MER is samengevat in de matrix in tabel 3.1.

Tabel 3.1 Gehanteerde uitgangspunten in dit MER

Onderdeel	Referentiesituatie	Voorgenomen ontwikkeling
Inrichting van het plangebied: banen en gebouwen	Huidige, feitelijke situatie (ook voor de niet-legale gebouwen)	Geen fysieke wijzigingen aan gebouwen en banen
Gebruik van het plangebied: trainingen, wedstrijden e.d. (effecten op leefomgeving)	Geen gebruik	Gebruik op basis van historisch overzicht van het gebruik, met actualisatie
Studiegebied (buiten het Eurocircuit)	Toekomstige situatie op basis van autonome ontwikkelingen	Toekomstige situatie op basis van autonome ontwikkelingen
Stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden	Feitelijke en planologisch legale situatie ten tijde van vaststelling plan	Gebruik op basis van historisch overzicht van het gebruik, met actualisatie

Met deze aanpak ontstaat een goed en objectief beeld van de effecten van de voorgenomen ontwikkeling. Deze aanpak is echter niet gevolgd in het onderzoek naar de effecten van het gebruik van het Eurocircuit voor de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden. Uit jurisprudentie blijkt dat de referentiesituatie voor dat aspect moet uitgaan van de feitelijke, legale situatie. Op het Eurocircuitterrein vinden activiteiten plaats, waarvan niet altijd duidelijk is of deze binnen de vergunde situatie passen. Activiteiten waarvan het bevoegd gezag of de rechter heeft geoordeeld dat sprake is van activiteiten die niet binnen de huidige vergunningen passen, zijn niet meegenomen in de referentiesituatie. Het gaat om de volgende activiteiten:

- Gebruik oostzijde motorcrossbaan ter plaatse van vigerende bestemming 'Voorlopige 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).

### 3.1.2 Reactie op advies van de Commissie m.e.r.

In het advies op de eerdere versie van dit MER (zoals gepubliceerd in 2023) geeft de Commissie m.e.r. aan dat er onduidelijkheid bestaat over de referentiesituatie, die manier waarop die in het MER is gehanteerd en de relatie met het voornemen. Naar aanleiding hiervan is in deze nieuwe versie van het MER consequent invulling gegeven aan de hiervoor beschreven werkwijze. Deze komt er – kort gezegd – op neer dat voor (de effecten van) het gebruik van de circuits als referentiesituatie is gehanteerd dat er geen gebruik plaatsvindt, en voor de inrichting en de bebouwing van het terrein van de feitelijk aanwezige situatie, ook als deels (planologisch) illegaal is.

Dit laatste geldt ook voor de bestaande waarde van het gebied ten aanzien van flora en fauna. De informatie over de aanwezig natuurwaarden in het plangebied is ten behoeve van deze nieuwe versie van het MER geactualiseerd. Dit betreft de status quo – wat is er dit moment aanwezig, ook ter plaatse van de gebouwen en gedeelten van het plangebied die illegaal zijn. Een 'terugblik' op de waarden die in en rond het plangebied aanwezig zouden kunnen zijn als er geen (illegaal) inrichting en gebouwen zouden zijn is – ook volgens het advies van de Commissie – niet mogelijk en is daarom niet in de aanvullende informatie bij het MER opgenomen;

In aanvulling op de inventarisatie van de actueel aanwezige natuurwaarden en op de effectbepaling in het MER wordt nagegaan in hoeverre deze natuurwaarden (buiten de intensief gebruikte delen van het plangebied) gevoelig zijn voor de invloeden van het gebruik van het Eurocircuit. Deze invloeden bestaan voor het grootste deel uit de mogelijke verstorende effecten van geluid. Bij deze analyse wordt tevens aandacht besteed aan de natuur- en bosgebieden in de omgeving. Hierbij is relevant dat het feitelijke gebruik van de beide banen is beperkt tot in principe maximaal 8 uur per week en maximaal 3 weken per jaar met een langere openstelling (in deze weken zijn er (grote) tweedaagse wedstrijden in een weekend) en betreding door toeschouwers.

### 3.2 Huidige situatie en referentiesituatie

In deze paragraaf is per vereniging weergegeven welk gebruik momenteel planologisch is toegestaan en welk gebruik momenteel in strijd is met het bestemmingsplan<sup>2</sup>. Deze informatie is de basis het bepalen van de referentiesituatie (stikstof) en voor de voorgenomen ontwikkeling. Met de huidige feitelijke fysieke situatie wordt bedoeld de nu aanwezige gebouwen, bouwwerken en de circuits (banen) van de verenigingen. Kortom, alles wat aanwezig is. Met het bijbehorend vergund gebruik wordt bedoeld wat is toegestaan op basis van de verleende vergunningen per vereniging. In **tabel 3.2** is een overzicht opgenomen.

Het betreft voor de inrichting en het gebruik de volgende situaties:

#### **Inrichting**

De volgende onderdelen van het plangebied zijn feitelijk wel aanwezig, maar niet bestemd:

##### *Rallysport (NRV)*

- Het aantal aanwezige niet in het huidige bestemmingsplan opgenomen m<sup>2</sup> aan gebouwen.

##### *Motorcross (MVV)*

- Het aantal aanwezige niet in het huidige bestemmingsplan opgenomen m<sup>2</sup> aan gebouwen.
- Het gebied waar de motorcrossbaan is gelegen in de bestemming bos bestemmen ten behoeve van motorcross.

##### *TWC de Kempen*

- Het aantal aanwezige niet in het huidige bestemmingsplan opgenomen m<sup>2</sup> aan gebouwen.
- Het gebied wat bestemd is als bos bestemmen ten behoeve van de wielervedstrijd.

#### **Gebruik**

In het hiernavolgende zijn de belangrijkste aspecten van het vergunde gebruik per terrein toegelicht.

##### *Rally- en motorcrosssterrein*

Het rallycrosscircuit heeft een lengte van iets meer dan 1 kilometer (1003 meter), daarvan is 40% onverhard (leem en gravel) en 60% verharde weg (asfalt). Op het terrein vinden trainingen en wedstrijden plaats. Zo organiseert de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) jaarlijks ongeveer vijf wedstrijden en twee testdagen, waaronder clubwedstrijden en het Nederlands kampioenschap. De Motorsport Vereniging Valkenswaard organiseert trainingen voor leden en niet-leden en een districtswedstrijd.

---

<sup>2</sup> gebaseerd op een analyse door Pels Rijcken, opgenomen in notitie Peutz d.d. 19 januari 2022

Op grond van de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu mag de NRV per week (ma-zo) 7.59 uur de inrichting openstellen om het daartoe (ten behoeve van het crossen met auto's) te gaan gebruiken ten behoeve van wedstrijden en of trainingen. Daar bovenop mag de inrichting drie weekenden per jaar 8 uur of langer open met het voorbereiden en houden van wedstrijden. Ook worden er andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligersavond of een vergadering.

De Motorsportvereniging Valkenswaard beschikt over een eigen motorcrossbaan. Naast trainingen (30 weken per seizoen) organiseert de vereniging districtswedstrijden voor de regio Zuid. Daarnaast vinden het NK Zijspan en Quads en de MX GP Valkenswaard plaats.

#### *Wielersportbaan*

Op de wielersportbaan van Wielervereniging TWC de Kempen wordt het hele jaar door veel getraind in clubverband daarbij worden er ook trainingsweekenden georganiseerd. De vereniging organiseert een vijftal landelijke wedstrijden per jaar (3 jeugdwedstrijden en 2 veldritwedstrijden). Ook organiseren zij 5-6 interclubwedstrijden per jaar en een clubkampioenschap op het Eurocircuitterrein. Daarnaast is het toegestaan om met een maximum van 2 maal per jaar een bromfietrace te houden. Ook mag één dag per jaar het terrein van de inrichting gebruikt worden voor het houden van een offroad wedstrijd met motorfietsen. Tot slot worden er andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligersavond of een vergadering.

#### *BMX terrein*

De BMX baan van FCC Lion d'Or is een nationaal en internationaal erkende baan. Leden kunnen in principe jaarrond trainen. De vereniging organiseert ongeveer 5-6 keer per jaar een clubwedstrijd, 1x per jaar een regiowedstrijd en 1x per jaar een (inter)nationale topwedstrijd. Ook worden er andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligersavond of een vergadering.

#### *Politiehondenvereniging "De Verdediger"*

PHV "De Verdediger" heeft een tiental leden en zij hebben als doel "het samen opleiden en africhten van werkhonden, conform de KNPV richtlijnen." Er wordt drie keer per week getraind en er vinden keuringen plaats. Per jaar worden maximaal drie keuringsdagen georganiseerd. Daarnaast worden andere verenigingsactiviteiten gehouden zoals bijvoorbeeld een jaarlijkse BBQ, een vrijwilligersavond of een vergadering. Het gebruik is legaal en dus toegestaan omdat er ter plaatse geen bestemmingsplan regime geldt.

Tabel 3.2 Activiteiten in het plangebied (referentiesituatie)

Vereniging	Activiteit	Planologisch legaal (mits voldaan aan de voorwaarden)	Mogelijk op basis van vigerende bestemmingsplannen (huidig strijdig gebruik)
NRV (autosport)	autosport	ja	
	kamperen		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; off road cursussen en georganiseerde races met crossmotoren		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; 'Altijd al een coureur willen zijn'		niet mogelijk
	parkeren	ja, voor zover bestemd als cross- of parkeerterrein	niet mogelijk voor zover agrarisch bestemd
	bouwwerken	Ja, tot maximaal 104 m <sup>2</sup>	overige gebouwen, samen 737 m <sup>2</sup>
MVV (motorcross)	motorcross	ja, voor zover bestemd als crossterrein	niet mogelijk voor zover bestemd als bos
	kamperen		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; off road cursussen en georganiseerde races met crossmotoren		niet mogelijk
	parkeren	ja, voor zover bestemd als cross- of parkeerterrein)	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
	bouwwerken	ja, voor zover bestemd als crossterrein en voor zover het gaat om gebouwen van bij elkaar 545 m <sup>2</sup> )	niet mogelijk voor zover bestemd als bos, samen 245 m <sup>2</sup>
	het gebruik van terrein TWC de Kempen ten behoeve van een enduro voor de motorsport	ja, voor zover bestemd als (definitief) crossterrein en voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
TWC de Kempen (wielersport)	wielersportactiviteiten (trainingen, trainingsweekenden, wedstrijden)	ja, voor zover bestemd als (definitief) crossterrein en voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
	verenigingsactiviteiten (een jaarlijkse barbecue, vergaderingen, etc.)	ja	
	bouwwerken	ja, voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk, samen 306 m <sup>2</sup>
FCC Lion d'Or (BMX)	BMX-activiteiten (trainingen, wedstrijden)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	verenigingsactiviteiten (jaarlijkse barbecue, vergaderingen, etc.)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	bouwwerken	Ja, 749 m <sup>2</sup>	
PHV De Verdediger	hondentrainingen	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	verenigingsactiviteiten (jaarlijkse barbecue, vergaderingen, etc.)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	bouwwerken	ja (geen bestemmingsplan van kracht), samen 231m <sup>2</sup>	



### 3.3 Voorgenomen ontwikkeling

#### 3.3.1 De opdracht van de gemeenteraad

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

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

Als gevolg van het langdurig niet actualiseren van het bestemmingsplan is er een verschil ontstaan tussen de **feitelijke situatie** (wat is in het plangebied aanwezig: circuits, gebouwen e.d.) en het **planologische kader**.

Als onderdeel van de voorgenomen ontwikkeling wordt ook een besluit genomen over de huidige geluidzone. Dat kan betekenen het opnieuw vaststellen van de zone of het laten vervallen van de geluidzone. Daarnaast wordt inmiddels overwogen om een aantal agrarische percelen in de omgeving van het Eurocircuitterrein te gebruiken voor parkeren tijdens grote evenementen en/of percelen een andere bestemming te geven vanwege de regelgeving over de stikstofdepositie. Om dat juridisch mogelijk te maken moet voor de betreffende percelen – als daar voor wordt gekozen – de bestemming worden aangepast.

#### 3.3.2 De voorgenomen ontwikkeling

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

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

- Zorg voor minder geluidsoverlast. Onderzoek of er fysieke maatregelen getroffen kunnen worden om geluidsoverlast te beperken.
- Zorg voor veiligheid en een goede bereikbaarheid. Onderzoek of de ontsluiting van het terrein en de parkeermogelijkheden kunnen worden verbeterd.
- Stimuleer elektrische voertuigen. Onderzoek welke mogelijkheden er zijn om gefaseerd over te stappen naar elektrische voertuigen.
- Behoud de aantrekkelijkheid van Valkenswaard. Onderzoek welke maatregelen getroffen kunnen worden om de ruimtelijke kwaliteit van het Eurocircuitterrein te verbeteren.
- Maak 7.59 uur netto gebruik van de baan mogelijk. Onderzoek welke mogelijkheden er zijn om 7.59 uur netto gebruik van de baan mogelijk te maken zonder extra hinder en milieugevolgen te veroorzaken.

### 3.3.3 Voorgenomen gebruik van de circuits

Ten behoeve van het uitvoeren van de milieuonderzoeken voor dit MER is nader in beeld gebracht op welke manier het Eurocircuitterrein voor de verschillende onderdelen in de toekomst zal worden gebruikt. Dit is gedaan op basis van het historisch gebruik van de twee circuits en in afstemming van de gebruikers van het rallycircuit en het motorcrossterrein. Dit is de basis voor het onderzoek van de effecten. Er zijn daarbij in samenspraak met de verenigingen (de gebruikers van het terrein) de aantallen gebruikers, bezoekers, evenementen, gebruiksduur e.d. geïnventariseerd.

Deze informatie is opgenomen in bijlage 1 bij dit MER. Dit overzicht is geactualiseerd ten opzichte van het overzicht dat was opgenomen in de concept-NRD. De belangrijkste onderdelen hiervan zijn opgenomen in tabel 3.3. Al met al komt het er op neer dat een nadere invulling is gegeven aan het gebruik van de banen ten opzichte van de opdracht van de gemeenteraad (paragraaf 3.3.1).

#### Uitgangssituatie

De uitgangssituatie voor het bepalen van het toekomstige gebruik is het huidige (historische) legale gebruik van de circuits. Hierbij is in eerste instantie gekeken naar de activiteiten die zowel vergunningtechnisch als bestemmingsplantechnisch kunnen worden uitgevoerd. Deze activiteiten zijn vastgesteld in overleg tussen de gemeente Valkenswaard/Antea en de verschillende verenigingen, onder andere op basis van de activiteitenkalenders van de afgelopen jaren. Een deel van het motocrosscircuit van MVV is in het bestemmingsplan Buitengebied 1977 niet bestemd als crossterrein. Er is voor gekozen om de vergunde crossactiviteiten op dit terreindeel toch mee te nemen in de uitgangssituatie. Conform opgave van de gemeente Valkenswaard wordt voor zowel het rallycircuit als het motocrosscircuit thans uitgegaan van een openstellingsduur van minder dan 8 uur per week voor het rijden met gemotoriseerde voertuigen (met verbrandingsmotoren) en (per circuit) maximaal drie weekendwedstrijden per jaar (waarin de openstellingsduur meer dan 8 uur per week bedraagt). Hiermee zijn – voor wat betreft geluid - de circuits geen inrichtingen meer die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken", zoals aangeduid in onderdeel D van bijlage I bij het Besluit omgevingsrecht (Bor). Voor de circuits hoeft derhalve de geluidzone, zoals deze van EA 1040-16-RA-004 rechtswege is ontstaan, niet in stand te worden gehouden. Er kan derhalve een dezonering van het circuitterrein plaatsvinden in het kader van het nieuwe bestemmingsplan. Voor de activiteiten op beide circuits wordt aangenomen dat de circuits gesloten zijn in de periode van december tot en met februari.

Rond het voorgenomen gebruik van het Eurocircuit heeft veel onduidelijkheid bestaan over de referentiesituatie. Daarbij ging het er voor het gebruik en de inrichting om wat juridisch-planologisch al mogelijk is en wat daaraan zou worden toegevoegd op basis van het door de raad van Valkenswaard vastgestelde scenario 2. Er is voor gekozen bij de beschrijving en beoordeling van de effecten op het woon- en leegklimaat als referentie te hanteren een situatie waarin het Eurocircuit niet wordt gebruikt<sup>3</sup>. Door de effecten op deze manier te laten zien (en niet als het verschil met een eventueel al mogelijk gebruik) ontstaat een duidelijker en objectiever beeld van de effecten en hinder in de omgeving.

#### Overzicht van het voorgenomen gebruik

In de NRD voor dit MER is een overzicht opgenomen van de verschillende activiteiten van de rallycross en de motorcross. In de periode na inspraak en advies op de NRD is een nadere invulling van deze activiteiten gemaakt, in samenspraak met de gebruikers. Het gaat om trainingen en

---

<sup>3</sup> Dit is anders dan bij het onderzoek van de effecten van de emissie en depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden. Vanuit juridisch oogpunt luistert het vaststellen van de referentiesituatie bij dat aspect nauw, zie paragraaf 3.2

verschillende soorten wedstrijden. Dit heeft geleid tot een overzicht van de activiteiten, met per activiteit (zie ook bijlage 1 bij dit MER):

- aantal keer per jaar;
- aantal dagen per activiteit;
- aantal deelnemers;
- tijdsduur;
- baangebruik per deelnemer;
- aantal bezoekers/toeschouwers per activiteit;
- verkeersbewegingen deelnemers en bezoekers.

Voor alle activiteiten is het uitgangspunt dat ze overdag plaatsvinden (de etmaalperiode cf de Wet geluidhinder). In de rekenmodellen zijn per type activiteit de bronvermogens (emissie) opgenomen.

Tabel 3.3: Voorgenomen gebruik van de banen. Voor de effectbepaling is referentie gehanteerd de situatie zonder gebruik van de banen

	Rallycross				Grootschalige tweedaagse weekendwedstrijden	Motorcross				
	Tweedaagse weekendwedstrijden	Eendaagse weekendwedstrijden (1.820 ronden)	Eendaagse weekendwedstrijden (1.400 ronden)	Vrije trainingdagen		Tweedaagse weekendwedstrijden	Eendaagse weekendwedstrijd	Eendaagse weekendwedstrijd (Enduro)	Eendaagse weekendwedstrijd jeugd	Trainingsdagen
Aantal dagen per jaar (maximaal)	6	6	6	18	2	4	1	1	1	68
Aantal deelnemers	780	390	300	900	200	200	150	150	150	1700
Aantal bezoekers	6000	600	200	450	14000	1400	300	300	300	0

### 3.4 Alternatieven en varianten

Uitgangspunt voor dit MER is het besluit van de raad van de gemeente Valkenswaard. Dat besluit was gebaseerd op het onderzoek 'Toekomst Eurocircuit'. Gezien de inhoud van het raadsbesluit zijn in dit MER geen alternatieven onderzocht, zoals aangekondigd in de concept-NRD. In de zienwijzenperiode na de publicatie van de concept-NRD is niet gevraagd om het onderzoeken van alternatieven.

In dit MER is daarom alleen gekeken naar de voorgenomen ontwikkeling. Dat houdt in dat er in principe geen wijzigingen ten opzichte van de bestaande fysieke inrichting mogelijk worden gemaakt. In het onderzoek is wel gekeken naar mogelijkheden om de hinder voor de leefomgeving (met name geluid) te beperken. De aanpak die hierbij is gevolgd, de inzichten die dit heeft opgeleverd en de doorwerking in het ontwerp-bestemmingsplan zijn beschreven in hoofdstuk 7 van dit MER.

## 4 Effecten op het woon- en leefklimaat

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

### 4.1 Voorgenomen gebruik van het plangebied

Het voorgenomen gebruik van de circuits is beschreven in paragraaf 3.3.3.

### 4.2 Mobiliteit en bereikbaarheid

In het kader van de MER is onderzoek gedaan naar de verkeersaantrekkende werking, invloed op de verkeersafwikkeling en het parkeren.<sup>4</sup> Mobiliteit richt zich op de invloed van de verkeersproductie en de parkeerbehoefte die de activiteiten op het Eurocircuitterrein met zich mee (kunnen) brengen. Effecten op verkeer en parkeren doen zich vooral voor tijdens evenementen in de weekenden.

Voor de bereikbaarheid van het plangebied is van belang dat in 2022 het bestemmingsplan voor het haakje is vastgesteld (Figuur 4-1). Dit maakt het mogelijk dat er een directe verbinding komt tussen de Mgr. Smetsstraat en de N69.

De N69 kan worden beschouwd als de belangrijkste hoofdroute van en naar het Eurocircuit.



Figuur 4-1 Schetsontwerp van het haakje

<sup>4</sup> Accent Adviseurs, Verkenning van de verkeerseffecten, Eurocircuit Valkenswaard, september 2022

#### 4.2.1 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 toeschouwersaantallen uit het verleden (MXGP) van het mobiliteitsplan Valkenswaard en de richtlijnen conform de CROW.

#### 4.2.2 Werkwijze

Voor het thema mobiliteit is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

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

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

#### 4.2.3 Referentiesituatie

Voor het onderzoek naar de effecten van bereikbaarheid en mobiliteit is de situatie zonder gebruik van het plangebied gehanteerd als referentie.

#### 4.2.4 Verkeerssituatie

De prognose van de verkeersaantrekkende werking van het Eurocircuit is gebaseerd op het aantal deelnemers en bezoekers aan het terrein en het aandeel daarvan dat per auto komt. Daarbij is gekeken naar de verschillende activiteiten die op het terrein plaatsvinden. Er is gebruik gemaakt van gegevens over daadwerkelijke activiteiten en evenementen in het verleden. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de aantallen deelnemers en bezoekers bij het toekomstig gebruik anders zullen worden. Dat geldt ook voor het gebruik van de auto door de deelnemers en bezoekers. Het aantal motorvoertuigbewegingen op jaarbasis is in overleg met de verenigingen bepaald en onderverdeeld naar soort activiteit. De intensiteiten naar activiteit zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Vereniging	Omschrijving	Dagen per jaar	Voertuig-bewegingen per jaar
Motorcrosscircuit	Grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd	2	14.000
	Tweedaagse weekendwedstrijd	4	5.600
	Eendaagse weekendwedstrijd	1	600
	Eendaagse weekendwedstrijd Enduro	1	600
	Eendaagse weekendwedstrijd jeugd	1	600
	Trainingsdagen	68	3.400
Rallycrosscircuit	Tweedaagse weekendwedstrijden	6	12.000
	Eendaagse weekendwedstrijden (1.820 ronden)	6	4.800
	Eendaagse weekendwedstrijden (1.400)	6	1.200
	Vrije trainingsdagen	22	1.100
Wielercircuit	Wedstrijden	19	5.780

	Trainingen	143	8.580
Fietscrosscircuit	Wedstrijden	8	1.300
	Trainingen	120	4.800
Hondenvereniging	Trainingen	159	2.226
	Keuringsdag	1	60
<b>Totaal voertuigbewegingen</b>			<b>66.646</b>

Tabel 4.1 Motorvoertuigbewegingen Eurocircuit Valkenswaard naar activiteit op jaarbasis

In totaal trekt het Eurocircuitterrein jaarlijks 66.646 motorvoertuigbewegingen aan. Voor de meeste activiteiten geldt dat het gaat om een relatief klein aantal voertuigbewegingen die gespreid over de dag en over de week plaatsvinden. Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling is het grootste evenement in aantal motorvoertuigbewegingen op jaarbasis maatgevend. Dit betreft de Grand Prix voor Motorcross (MXGP), een tweedaags evenement met in totaal 14.000 bewegingen. Per etmaal betekent dit een maximale hoeveelheid van 3.500 motorvoertuigbewegingen/etmaal.

Eén van de uitgangspunten voor het gebruik van het plangebied is dat grote evenementen (wedstrijden in een weekend) niet tegelijkertijd op het motorcross en het rallycrosscircuit kunnen plaatsvinden. Daarmee wordt uitgesloten dat pieken van motorcross (14.000; 21 %) en rallycross (12.000; 18%) in hetzelfde weekend plaatsvinden. Voor de rallycross geldt overigens dat het aantal bezoekers aan de internationale wedstrijden (per dag) lager is dan voor de motorcross.

Op basis van de verkeersintensiteiten is een inschatting gemaakt van de verkeersbewegingen over de diverse rijroutes. In Figuur 4-2 zijn de wegvakken van omliggende wegen weergegeven. Met betrekking tot de ontsluiting zijn twee varianten beschouwd. De variant met de alternatieve ontsluiting via het haakje is in de figuur weergegeven met wegvak 7. Hiervoor is inmiddels het bestemmingsplan vastgesteld. In de variant zonder alternatieve ontsluiting wordt wegvak 7 niet gerealiseerd.



Figuur 4-2 Wegvakken omgeving Eurocircuitterrein (bron: Accent Adviseurs)

In tabel 4.2 zijn de verkeersintensiteiten van dit maatgevende evenement in procenten en absolute aantallen weergegeven van het totale aantal voertuigen dat het Eurocircuitterrein aandoet. Zowel de huidige situatie als de alternatieve ontsluiting zijn beschouwd. Bij de ontsluitingsvariant wordt aangenomen dat deze hoofdzakelijk tijdens grotere evenementen wordt opengesteld.

Uit de toekomstige motorvoertuigbewegingen op de N69 blijkt dat de I/C verhouding<sup>5</sup> voor het prognosejaar 2030 (autonoom) tijdens het spitsuur 0,72 tot 0,84 bedraagt voor een gemiddelde werkdag. Tussen 0,7 en 0,9 is er een grote kans dat in de spitsperiodes files optreden, maar de grenzen aan de capaciteit over de hele dag genomen zijn dan nog niet bereikt. Deze capaciteit wordt bereikt bij I/C = 0,9 waarvan hier nog geen sprake is.

Wegvak	Beschrijving	Bezoekersvoertuigen (% en mvt)			
		Huidige situatie		Alternatieve ontsluiting	
2	Mrg. Smetsstraat	1,80%	126	11,00%	770
3	Kempervennendreef	25,60%	1.792	30,30%	2.121
4	Weerderdijk (oost)	23,80%	1.666	19,30%	1.351
9	Weerderdijk (west)	21,80%	1.526	18,40%	1.288
10	Leverensedijk	3,80%	266	1,20%	84
15	Kempervennendreef (Zuid)	74,50%	5.215	69,70%	4.879

Tabel 4.2 Verkeersintensiteiten

<sup>5</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.

De toename van het verkeer van en naar het Eurocircuitterrein in de wekelijkse situatie zorgt voor een marginale toename van 80 PAE/h<sup>6</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 een grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd is een grote in- en uitstroom van verkeer te verwachten. De toename van het verkeer richting het Eurocircuitterrein zorgt tijdens evenementen in de ochtend voor een toename van 3.393 PAE/h. In de avond is een toename van 5.429 PAE/h te verwachten. De verwachting is dat zich vooral voor kan doen in de weekenden, dus buiten de meest kritische perioden ochtend- en avondspits op doordeweekse dagen. Dit laat onverlet dat tijdens grote evenementen de betreffende wegvakken de in- en uitstroom van verkeer niet kunnen verwerken. Dit zal zorgen voor terugslag op de Westparallel N69 waarbij filevorming optreedt.

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

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

De basiseisen worden via basissenmerken 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.

#### *Grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd als maatgevend evenement*

De meeste activiteiten op het Eurocircuit hebben (per keer) een beperkte verkeersaantrekkende werking. Voor deze activiteiten worden geen relevante effecten op de verkeersafwikkeling verwacht. Dergelijke effecten kunnen wel aan de orde zijn bij grootschalige evenementen. Het grootste evenement is de MXGP. Deze meerdaagse wedstrijd wordt in een weekend gehouden. Een wedstrijd van de MXGP trekt circa 9.000 personen per wedstrijddag (bezoekers), zoals is te zien in tabel 4.3. Volgens de organisatie komen er ongeveer 500 personen te voet, per fiets of met het OV en is de gemiddelde bezetting 2,6 personen per auto. Op basis van evenement specifieke informatie en ervaringen vanuit de organisatie, resulteert dit in een maximaal aantal van 6.525 motorvoertuigbewegingen per etmaal van bezoekers.

Bezoekersaantal	Percentage verkeer	Aankomst bezoekers met de auto	Auto bezetting	Aantal auto's	MVT/etmaal
8.930	95%	8.484	2,6	3.263	6.525

Tabel 4.3 Motorvoertuigen per etmaal op basis van percentage autogebruik door bezoekers

In tabel 4.4 is een overzicht gegeven van het aantal verkeersbewegingen van de deelnemers en crewleden tijdens zo'n grootschalig tweedaagse weekendwedstrijd. Gemiddeld genomen nemen

<sup>6</sup> Personenautoequivalent per uur. Hierin is verdisconteerd dat een vrachtauto meer ruimte inneemt dan een personenauto



er 200 deelnemers per dag deel aan de wedstrijden. Op basis van een prognose van Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV), genereert het evenement 750 motorvoertuigenbewegingen van deelnemers en crewleden.

Deelnemers-aantal	Trucks	Busjes/campers	Aantal voertuigen	Motorvoertuigen
400	75	300	375	750

Tabel 4.4 Overzicht MVT/etmaal deelnemers wedstrijd dag grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd

Naast voertuigbewegingen van bezoekers, deelnemers en crewleden vinden er voertuigbewegingen plaats voor onder andere de op- en afbouw van het tweedaagse evenement. Tabel 4.5 toont het aantal voertuigenbewegingen gedurende de MXGP voor de op- en afbouw van het evenement.

Aantal voertuigen	Motorvoertuigbewegingen
100	200

Tabel 4.5 Overzicht voertuigbewegingen op- en afbouw grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd

Aangezien de deelnemers/crewleden en personeel voor de op- en afbouw, zowel arriveren als vertrekken op werkdagen, worden deze verkeersbewegingen niet meegenomen in het aantal verkeersbewegingen op de evenementdagen in het weekend.

#### Verkeersprognose

Om een gerichter beeld te krijgen van het aantal motorvoertuigen wat zich tegelijkertijd over het wegennet van gemeente Valkenswaard en gemeente Bergeijk begeeft naar de evenementenlocatie, is er een inschatting gemaakt van verdeling van de verkeersbewegingen van bezoekers naar aankomsttijd. Deze prognose is gebaseerd op een vergelijkbaar evenement de Dakar Pre Proloog, met vergelijkbare bezoekersaantallen. Vanuit de organisatie is aangegeven dat per wedstrijddag er circa 6.525 motorvoertuigbewegingen worden gegenereerd. In de verkeersprognose is de zaterdag van het Grand Prix voor Motorcross (tijdens een grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd) aangewezen als maatgevend, omdat de start- en eindtijden dicht bij elkaar liggen wat zorgt voor een hogere gelijktijdige in- en uitstroom van motorvoertuig over het omliggende wegennet van het Eurocircuit.

In tabel 4.6 zijn de aankomsttijden en het maximaal aantal verwachte motorvoertuigbewegingen weergegeven. Uit de prognose komt naar voren dat tussen 18:00 – 19:00 de meeste voertuigen vertrekken, wat resulteert tot een uitstroom van 2.610 motorvoertuigen in een uur tijd. Aankomst en vertrek overlappen elkaar niet in de tijd.

In- en uitstroom	Percentage verkeer	Aankomst auto's instroom	Aantal auto's uitstroom	Aantal MVT/etmaal
Tot 12:00 uur	5%	163,1		163,1
12:00 - 13:00 uur	10%	326,3		326,3
13:00 - 14:00 uur	50%	1.631,3		1.631,3
14:00 - 15:00 uur	30%	978,8		978,8
15:00 – 16:00	5%	163,1		163,1
Tot 18:00 uur	5%		163,1	163,1
18:00 - 19:00 uur	80%		<b>2.610</b>	2.610
19:00 – 20:00 uur	10%		326,3	326,3
20:00 – 21:00 uur	5%		163,1	163,1
Na 20:00 uur	-			
<b>Totaal</b>		<b>3.262,5</b>	<b>3.262,5</b>	<b>6.525</b>

Tabel 4.6 Specificatie verkeersbewegingen naar aankomsttijd voor bezoekers van grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd

#### 4.2.5 Parkeersituatie

Om bij grotere evenementen aan de parkeervraag te voldoen krijgen enkele agrarische percelen de aanduiding dat ook evenementen parkeren is toegestaan. Conform de verkenning verkeerseffecten (Accent Adviseurs, 2022) is circa 3,8 hectare nodig ten behoeve van parkeren. In de huidige situatie wordt een aantal omliggende percelen in beheer van de gemeente Valkenswaard gebruikt ten behoeve van agrarische activiteiten.

Op werkdagen wordt er door de verenigingen gebruik gemaakt van het parkeerterrein op het Eurocircuitterrein ten oosten van de Kempervennendreef. Dit parkeerterrein biedt plaats aan maximaal 80 motorvoertuigen. Gedurende wedstrijddagen worden er door deelnemers en crewleden ook gebruik gemaakt van dit parkeerterrein, in combinatie met de parkeervoorzieningen op het racecircuit. Voor de deelnemers en crewleden gaat er een behoefte uit naar 200 parkeerplaatsen. Er zijn voldoende parkeervoorzieningen aanwezig op het terrein, die in de parkeerbehoefte van deelnemers en crewleden kunnen voorzien.

Bij wedstrijden wordt gebruik gemaakt van parkeerterrein B (Figuur 4-3), dat over een capaciteit beschikt van circa 1.000 parkeerplaatsen. Bij een evenement als de grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd worden tijdelijke parkeerterreinen ingericht voor de bezoekers. Een groot deel van de bezoekers komt met de auto naar het evenement, waarbij de auto voor langere tijd wordt geparkeerd. Het is daarom van belang dat de beschikbare capaciteit voldoende is voor het te verwachte aantal auto's. Om bij grotere evenementen aan de parkeervraag te voldoen krijgen enkele agrarische percelen (C en D), die in beheer van de gemeente Valkenswaard zijn, de aanduiding dat ook evenementen parkeren is toegestaan.

Parkeerterrein	Grootte ca.	Gebruiker	Ligging	Capaciteit
A		Deelnemers/crew		200
<b>Totaal deelnemers/crew</b>				<b>200</b>
B	2,25	Bezoekers		1.000
C	2,50	Bezoekers		1.111
D	2,10	Bezoekers		933
<b>Totaal bezoekers</b>				<b>3.044</b>

Tabel 4.7 Capaciteit parkeerterreinen



Figuur 4-3 Parkeerlocaties gedurende wedstrijddagen

Uit tabel 4.1 blijkt dat een groot evenement als een grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd in totaal een parkeervraag genereert van circa 3.400 motorvoertuigen per wedstrijddag. In tabel 4.7 komt naar voren dat parkeerterreinen B, C, en D en gezamenlijk plaats bieden 3.044 motorvoertuigen. Dit resulteert in een tekort van  $(3.044 - 3.263) = 219$  parkeerplaatsen. Elke parkeerplaats heeft  $22,5 \text{ m}^2$  aan ruimte nodig. De opgave is om voor de overige 219 parkeerplaatsen  $(219 \times 22,5 \text{ m}^2 = 4.928 \text{ m}^2)$  0,5 hectare aan parkeerruimte te vinden. Een andere mogelijkheid om het tekort aan parkeerplaatsen op te heffen is het maken van een bereikbaarheidsplan (als onderdeel van een evenementenvergunning) met daarin bijvoorbeeld maatregelen om het autogebruik terug te dringen door het aanbieden van collectief vervoer, inzet pendelbussen vanaf stations en dergelijke.

Gezien het beperkt aantal evenementen is het niet (financieel) haalbaar om structurele oplossingen te realiseren. Structurele oplossingen kunnen daarnaast ook verwarrend werken, omdat de tijdelijke parkeerterreinen maar een aantal keer per jaar worden gebruikt. Gedurende de evenementdagen worden verkeersregelaars ingezet, waardoor er geen onnodig zoekverkeer op de parkeerterreinen optreedt. Uit ervaring met verschillende evenementen blijkt dat bewegwijzering en verkeersregelaars een geschikte en zeer effectieve werkwijze is. De gemeente borgt dit door middel van voorschriften in de vergunning voor evenementen.

#### 4.2.6 Verkeersafwikkeling

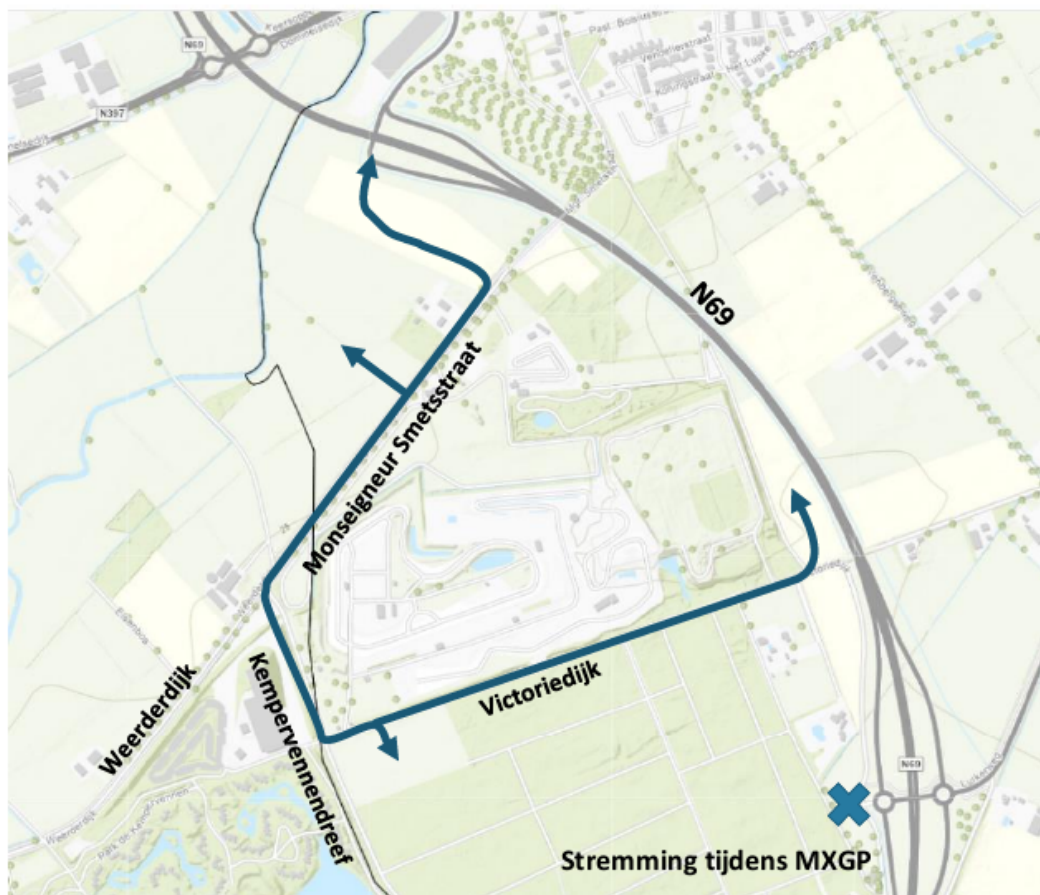
Gezien de verkeersaantrekkende werking van de meeste activiteiten in het plangebied zijn bij normaal gebruik geen problemen te verwachten ten aanzien van de verkeersafwikkeling. De hoeveelheid (auto)verkeer is relatief klein en de aankomst- en vertrektijden zijn gespreid in de tijd en liggen buiten de reguliere spitsperiodes.

Effecten op de verkeersafwikkeling zijn vooral te verwachten bij evenementen (grote wedstrijden in het weekend) die door een groot aantal bezoekers worden bijgewoond en waarbij de bezoekers in een relatief korte periode (enkele uren) aankomen en vertrekken. Om de verkeersafwikkeling op wedstrijddagen te bepalen is eerst gekeken naar de mogelijke ontsluitingsroute. Daarna is ingezoomd op de capaciteit van het omliggend wegennet en is de verkeersafwikkeling met mogelijke knelpunten in kaart gebracht.

#### *Ontsluitingsroute bij grote evenementen*

Voor evenementen op Eurocircuitterrein worden parkeren en de verkeersafwikkeling georganiseerd door middel van een evenementenplan. De N69 kan worden beschouwd als de belangrijkste hoofdroute van en naar het Eurocircuit. Bij voorgaande edities van de MXGP verliep de ontsluiting vanaf de N69, via de Kempervennendreef, naar het Eurocircuitterrein. Daarnaast vormden de Weerderdijk met de Monseigneur Smetsstraat een belangrijke route om het evenemententerrein te bereiken. Bij voorgaande edities werd de Victoriédijk gestremd voor verkeer, op de evenementdagen.

Er komt een nieuwe verbinding tussen de Monseigneur Smetsstraat en N69 (Figuur 4-4), ook wel aangeduid als 'het haakje'. Hiervoor is een bestemmingsplan vastgesteld, dat echter nog niet onherroepelijk is. Deze nieuwe verbinding heeft een grote impact op het wegennet rondom het Eurocircuit, waardoor de Monseigneur Smetsstraat in de toekomst niet meer beschikbaar zal zijn als ontsluitingsroute voor het alledaagse verkeer. Alleen tijdens evenementen op het Eurocircuit zal de Monseigneur Smetsstraat opengesteld worden als route voor de bezoekersinstroom richting het Eurocircuit en de tijdelijke parkeerplaatsen. Via een verbindingsweg vanuit de Westparallel N69 en N397 is de Monseigneur Smetsstraat dan bereikbaar. Met de realisatie van nieuwe verbinding op de Westparallel N69 wordt de ontsluiting naar de Victoriédijk ter hoogte van de Luikerweg geblokkeerd, gedurende het evenement. Dit betekent dat de ontsluiting van het MXGP grotendeels verloopt via de Monseigneur Smetsstraat en de Kempervennendreef om de parkeervoorzieningen van het evenement te bereiken



Figuur 4-4 Ontsluiting tijdens grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd naar parkeerterreinen na volledige realisatie nieuwe Westparallel (het haakje)

#### Monseigneur Smetsstraat

De Monseigneur Smetsstraat wordt met de realisatie van 'het haakje' in de toekomstige situatie volledig gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u. Een gebiedsontsluitingsweg heeft als functie om het verkeer van en naar gebied te geleiden naar het bovenliggend wegennet. De verkeersstromen op gebiedsontsluitingswegen worden vaak gescheiden waarbij fietsers een eigen infrastructuur hebben. De Monseigneur Smetsstraat functioneert als een randweg in het buitengebied van Valkenswaard en Westerhoven. Een gebiedsontsluitingsweg heeft een capaciteit van circa 5.000 tot 15.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Voor langzaam verkeer geldt dat zij gebruik kunnen maken van de vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de Monseigneur Smetsstraat (Figuur 4-5). Zij conflicteren hierbij niet met het gemotoriseerde verkeer. Voor langzaam verkeer vormt het oversteken van het kruispunt Monseigneur Smetsstraat/Weerderdijk/ Kempervennendreef wel een aandachtspunt (Figuur 4-5). Bij het oversteken kunnen zij niet gebruik maken van een gefaseerde oversteek met een middeneiland.



Figuur 4-5 Wegbeeld Monseigneur Smetsstraat en inrichting kruispunt Monseigneur Smetsstraat/Weerderdijk/Kempervennendreef

#### *Kempervennendreef*

De Kempervennendreef is gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Een erftoegangsweg heeft als functie om de erven te ontsluiten en het gemotoriseerde verkeer te geleiden van en naar het bovenliggend wegennet. Vaak geldt een erftoegangsweg als verblijfsgebied en is er sprake van menging van verkeersstromen. Een erftoegangsweg heeft over het algemeen een wegcapaciteit van 0 tot 5.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Op Kempervennendreef is sprake van menging met fietsers, waardoor deze weg op wedstrijddagen niet geschikt wordt geacht om extra langzaam verkeer over deze weg te laten begeven. Om die reden wordt aanbevolen langzaam verkeer via omleidingsroutes naar het Eurocircuitterrein te laten geleiden.

#### *Verkeersdruk*

Tijdens grote evenementen, zoals de MXGP, wordt een grote in- en uitstroom van verkeer verwacht. Op basis van de verkeersprognose in tabel 4.6, bevindt het piekmoment zich op zaterdagavond tussen 18:00 – 19:00 met uitstroom van in totaal 2.610 motorvoertuigen. Een groot evenement vindt plaats in het weekend, buiten de meest kritische ochtend- en avondspitsen op werkdagen. Dit laat onverlet dat tijdens grote evenementen de betreffende wegvakken de in- en uitstroom van verkeer niet kunnen verwerken. Dit zal op de belangrijkste ontsluitingsroute van en naar het Eurocircuitterrein voor congestie zorgen, met name op de Monseigneur Smetsstraat en Kempervennendreef, waarbij op deze wegen de filevorming optreedt. Dit speelt gedurende korte tijd, rondom de piektijden van aankomst en vertrek. Om de doorstroming en de verkeersveiligheid gedurende het evenement te waarborgen, worden verkeersmaatregelen aanbevolen en is de inzet van verkeersregelaars van belang op de aangewezen parkeerterreinen en op kritieke kruispunten zoals het kruispunt Monseigneur Smetsstraat/Weerderdijk/ Kempervennendreef.

### 4.2.7 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Op jaarbasis trekt het Eurocircuitterrein 66.646 motorvoertuigen aan. Het maatgevende moment voor beoordeling van de verkeersafwikkeling betreft het MXGP, een grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd, met in totaal 14.000 motorvoertuigbewegingen (ongeveer 21 % van het totaal in twee dagen). Een wedstrijd van de zo'n grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd trekt circa 9.000 personen per wedstrijddag, waarvan er ongeveer 500 personen te voet, per fiets of met het OV te komen. Uit de prognose komt naar voren dat tussen 18:00 – 19:00 de meeste bezoekers vertrekken, wat leidt tot een uitstroom van 2.610 motorvoertuigen gedurende één uur tijd. Voor de overige activiteiten in het plangebied geldt dat de verkeersaantrekkende werking relatief beperkt is en dat het verkeer gespreid over de dag en over de week plaatsvindt, grotendeels buiten de reguliere spitsperiodes.

Een groot evenement als de grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd genereert een parkeervraag van in totaal 3.300 motorvoertuigen per wedstrijddag. De beschikbare parkeerterreinen rondom het Eurocircuitterrein bieden plaats aan 3.044 motorvoertuigen. Dit resulteert in een tekort van (3.044-3.263) 219 parkeerplaatsen. Elke parkeerplaats heeft 22,5 m<sup>2</sup> aan ruimte nodig. De opgave is om voor de overige 219 parkeerplaatsen (x22,5 m<sup>2</sup> = 4.928 m<sup>2</sup>) 0,5 hectare aan parkeerruimte te vinden, dan wel maatregelen te nemen om het autogebruik terug te dringen.

Bij evenementen op het Eurocircuitterrein wordt een evenementenplan in gebruik genomen. Daarin kan ook aandacht worden besteed aan de mobiliteit en het beperken van het gebruik van de auto door het aanbieden van alternatieve mogelijkheden, zoals collectief vervoer en pendelbussen naar stations. De N69 is de belangrijkste ontsluitingsroute van en naar het Eurocircuit. Voor evenementen wordt er een nieuwe verbinding tussen de Monseigneur Smetsstraat en N69 gerealiseerd. Dit heeft een grote impact op het wegennet rondom het Eurocircuit, waardoor de Monseigneur Smetsstraat in de toekomst niet meer beschikbaar zal zijn als ontsluitingsroute voor het alledaagse verkeer. Alleen tijdens evenementen op het Eurocircuit zal de Monseigneur Smetsstraat opengesteld worden als route voor de bezoekersinstroom richting het Eurocircuit en de tijdelijke parkeerplaatsen. Via een verbindingsweg vanuit de Westparallel N69 en N397 is de Monseigneur Smetsstraat dan bereikbaar. Met de realisatie van nieuwe verbinding op de Westparallel N69 wordt de ontsluiting naar de Victoriendijk de geblokkeerd, gedurende het evenement.

Op wedstrijddagen van een grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd, wordt een grote in- en uitstroom van verkeer verwacht. Op basis van de verkeersprognose blijkt het piekmoment zaterdagavond tussen 18:00 – 19:00 te zijn met uitstroom van in totaal 2.610 motorvoertuigen. Gelet op de meest belangrijke ontsluitingsroute, zal dit met name voor veel congestie zorgen op de Monseigneur Smetsstraat en Kempervennendreef, waarbij tijdelijk filevorming kan optreden. Om de doorstroming en de verkeersveiligheid gedurende het evenement te waarborgen worden verkeersmaatregelen en de inzet van verkeersregelaars op de aangewezen parkeerterreinen en kritieke kruispunten aanbevolen.

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op de verkeerssituatie	0
Effect op de parkeersituatie	0/-

Tabel 4.8 Beoordeling mobiliteit

## 4.3 Geluid

### 4.3.1 Werkwijze

Het gebruik van het Eurocircuit en met name de twee terreinen voor de lawaaisporten rallycross (auto's) en motorcross heeft een duidelijk effect op de geluidbelasting van de omgeving. Deze effecten zijn doorgerekend met een geluidmodel door Peutz. Het rapport van Peutz is te vinden in bijlage 3 van dit MER. In dat rapport is een uitgebreide beschrijving van de uitgangspunten, de modelopzet, de aanpak en de resultaten opgenomen. In deze paragraaf van het MER zijn de resultaten samengevat en van een interpretatie voorzien vanuit de systematiek van het MER. Voor een gedetailleerde uitleg van de berekeningen wordt verwezen naar deze bijlage.

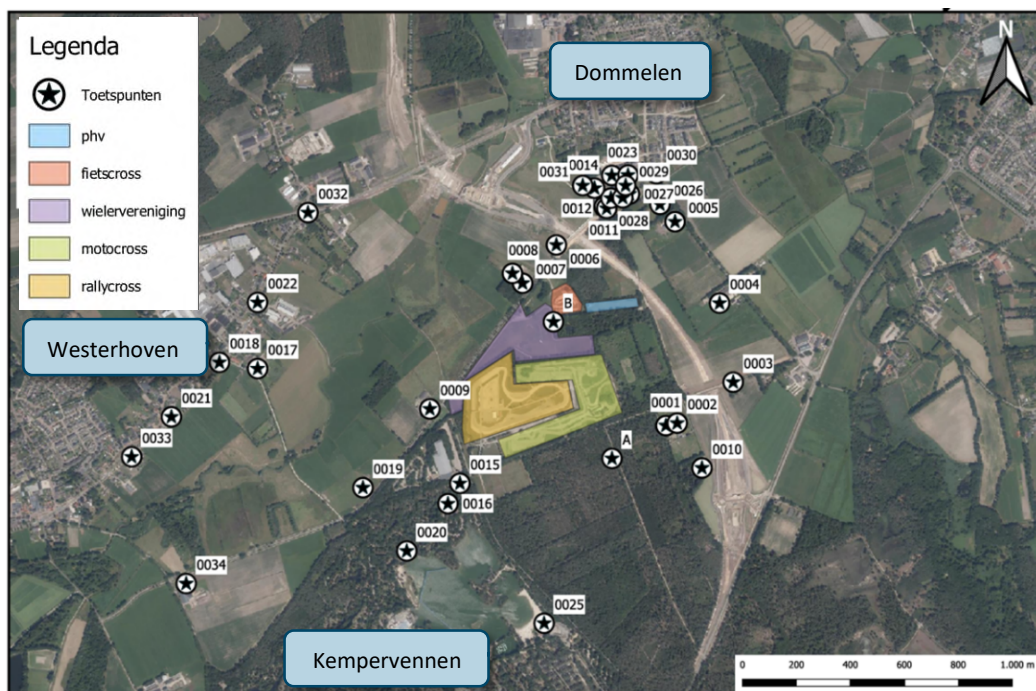
Mede op grond van de resultaten van de geluidberekeningen heeft de gemeente Valkenswaard een participatieproces met de omwonenden en belanghebbenden (waaronder de twee

verenigingen, rallycross en motorcross) doorlopen. Dit heeft geleid tot een aantal varianten om een balans te vinden tussen het beperken en waarborgen van de hinder in de omgeving enerzijds en de mogelijkheden voor het gebruiken en exploiteren van het Eurocircuit anderzijds. Hiervan is verslag gedaan in **hoofdstuk 7** van dit MER. Deze varianten maken gebruik van de informatie in onderstaande effectbeschrijvingen voor geluid en zijn de basis voor de keuze van het voorkeursalternatief dat is opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk zijn de twee lawaaisportonderdelen (rallycross en motorcross) als afzonderlijke onderdelen beschreven. Van de afzonderlijke onderdelen (trainingen, wedstrijden) is met het geluidmodel berekend wat de geluidbelasting in de omgeving is. Hierdoor ontstaat per activiteit een beeld van de geluidbelasting. In combinatie met het aantal keren per jaar dat de activiteit plaatsvindt ontstaat vervolgens een beeld van de effecten van het gebruik van de twee circuits.

### Waarneempunten

In het rekenmodel van Peutz is een aantal rekenpunten opgenomen (zie onderstaand figuur). Dat zijn (formeel) geluidgevoelige bestemmingen en enkele recreatiewoningen (Kempervennen, formeel geen geluidgevoelige bestemming). Met het geluidmodel zijn voor deze punten de geluidbelastingen tijdens het daadwerkelijke gebruik van de banen berekend.



Figuur 4-3 Ligging van de waarneempunten in het geluidmodel

### Referentiesituatie

Voor geluid is de situatie zonder gebruik van de banen gebruikt als referentiesituatie.

### Geluidniveaus

De cijfers in het rapport van Peutz en in dit MER zijn het zogenaamde "langtijdgemiddelde beoordelingsniveau" en het "maximale geluidniveau". Het **langtijdgemiddelde beoordelingsniveau** is het gemiddelde geluidniveau over de dag- of avondperiode, die respectievelijk lopen van 07.00 tot 19.00 uur en van 19.00 tot 23.00 uur. Hierbij wordt gecorrigeerd voor (gemiddelde) weersomstandigheden en de tijdsduur dat het geluidniveau optreedt gedurende de betreffende periode. Bij het



**maximale geluidniveau** gaat het om kortstondige verhogingen van het geluidniveau en echte geluidpieken.

#### **Cumulatie**

In deze paragraaf is ook gekeken naar de cumulatie van het geluid van het Eurocircuit met wegverkeerslawaaï. Daarbij gaat het vooral om geluid van verkeer op de N69.

### **4.3.2 Gebruik van de twee circuits**

In paragraaf 3.3.3 is een overzicht opgenomen van het gebruik van de twee banen voor rallycross en motorcross. .

### **4.3.3 Effecten**

#### **Gebruik van de twee circuits**

In het rapport van Peutz zijn de resultaten van de geluidberekeningen opgenomen. In bijlage 2 bij dit MER is een overzichtstabel opgenomen van de effecten van het gebruik van de twee circuits. Deze is gebaseerd op de tabellen t5.1, t5.2 (rallycross), t5.4 en t5.5 (motorcross) in het geluidrapport. In bijlage 2 bij dit MER zijn de rekenresultaten per woning en per activiteit opgenomen (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau). In bijlage 2 bij dit MER zijn tevens de meest relevante geluidcontouren voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau opgenomen.

In tabel 4.3 zijn de rekenresultaten (van bijlage 2) samengevat. Uit het overzicht blijkt dat de grootste geluidbelasting voor de omgeving optreedt bij de wedstrijden op de motorcrossbaan (twee- en eendaagse wedstrijden) en in mindere mate de (inter)nationale wedstrijden bij de rallycross. De trainingen op het motorcrosssterrein zorgen het vaakst tot geluidbelasting in de omgeving, maar het geluidniveau bij deze activiteit is lager dan bij de wedstrijden. De hoogste geluidniveaus treden op bij enkele woningen aan de Victoriedijk (nrs 27 en 25) en de Mgr Smetsstraat (nrs 44 en 46).

In figuur 4-4 zijn ter vergelijking de berekende contouren voor (inter)nationale wedstrijden en (vrije) trainingsdagen opgenomen. De contouren geven als beeld bij de rallycross dat er relatief weinig verschil is tussen de wedstrijddagen en de (vrije) trainingsdagen. Bij de motorcross is de geluidbelasting naar de omgeving voor de (inter)nationale wedstrijden duidelijk groter dan bij de rallycross en is er ook een relatief groot verschil tussen de wedstrijddagen en de trainingsdagen.



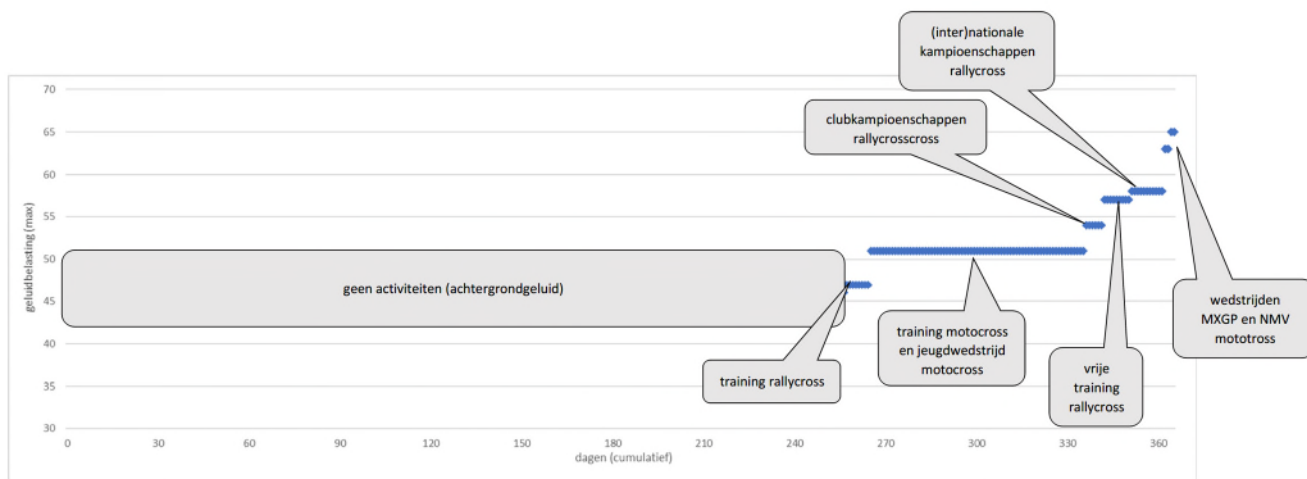
Figuur 4-4 Geluidcontouren (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau) vergeleken voor vier gebruiksvormen van de circuits (zie bijlage 2 voor grotere afbeeldingen) (bron: Peutz). De vier gebruiksvormen zijn ook de bouwstenen voor de gebruiksvarianten in paragraaf 7.3

Tabel 4.9 Overzicht van de maximale geluidniveaus per activiteit en het aantal dagen per jaar. Aangegeven zijn het maximale geluidniveau, het laagste geluidniveau en de mediaan. De mediaan heeft betrekking op de rekenpunten in het model, waarbij sommige punten representatief zijn voor een groter aantal woningen

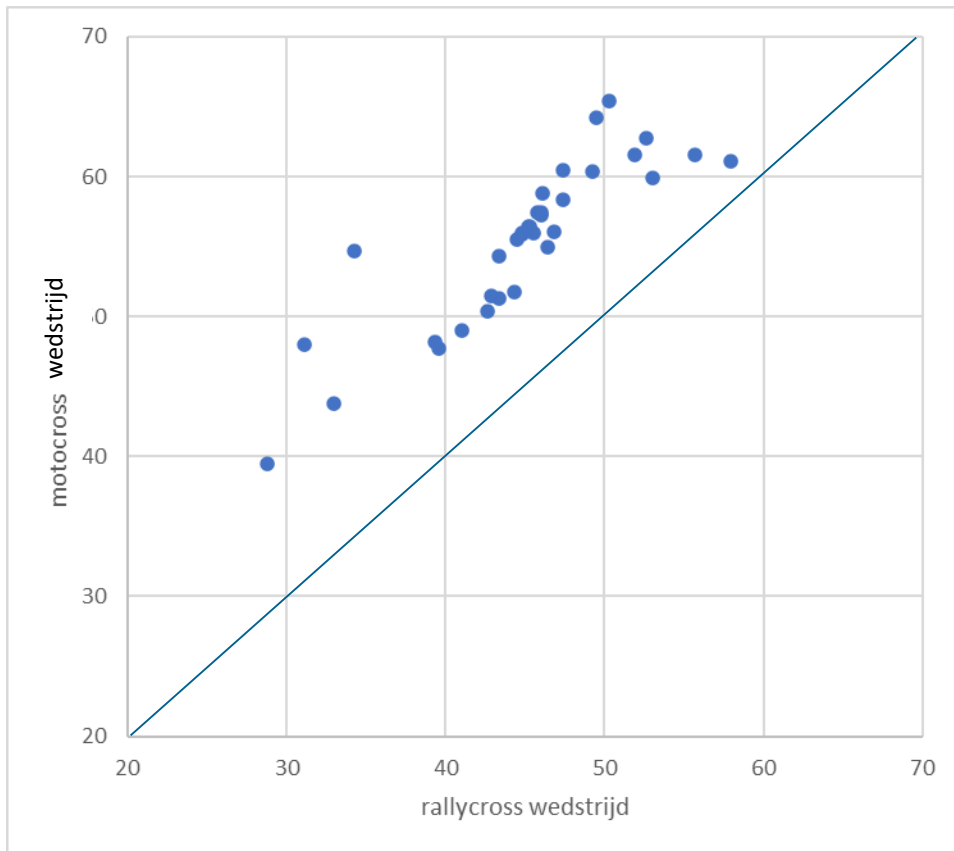
	Rallycross					Motorcross				
	Tweedaagse weekendwedstrijden	Eendaagse weekendwedstrijden	Vrije trainingsdagen	Besloten trainingsdagen	Team testdagen	Grootschalige tweedaagse weekendwedstrijden	Tweedaagse weekendwedstrijden	Eendaagse wedstrijd (150 crossuur)	Eendaagse weekendwedstrijd jeugd	Trainingsdagen (2x/week)
Aantal dagen per jaar (maximaal)	12	6	8	8	5	2	2	1	1	70
Max dB	58	54	57	47	42	65	63	57	51	51
Mediaan dB	45	41	44	34	29	56	54	48	42	41
Min dB	29	25	28	18	13	40	38	32	25	25

In figuur 4-5 is een beeld opgenomen van de geluidbelasting in een combinatie van het aantal dagen dat de betreffende activiteit plaatsvindt met daarbij de maximale geluidbelasting.

Grosso modo is het zo dat bij woningen er, als de ene baan veel lawaai geeft, dat ook geldt voor de andere baan (figuur 4-6). Dit is verklaarbaar uit het gegeven dat de motorcrossbaan in een grote U een groot deel van het rallycrosscircuit omsluit.



*Figuur 4-5 Beeld van de geluidbelasting als gevolg van motorcross en rallycross, schematisch voor een geheel jaar. In de tabel zijn de maximale waarden uit tabel 4.3 weergegeven. Voor de dagen met activiteiten treedt de geluidbelasting alleen op tijdens het daadwerkelijke gebruik van de banen (maximaal 4 tot 8 uur per dag). De trainingdagen motorcross geven het grootste aantal dagen waarop hinder kan worden ervaren, maar met – in vergelijking met de wedstrijden – een lagere geluidbelasting. De hoogste geluidbelastingen (de grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd treden enkele dagen per jaar op. Voor de dagen zonder activiteit op de baan is alleen sprake van het achtergrondgeluid. Dat kan van moment tot moment verschillen als gevolg van vele factoren; om deze reden zijn daarvoor geen cijfers opgenomen*



*Figuur 4-6 Relatie tussen de geluidbelasting bij wedstrijden van de rallycross (horizontale as) en de motorcross (verticale as). Bij de schuine lijn is de geluidbelasting van beide gelijk. Bij de punten boven de schuine lijn is het geluid van de motorcross sterker dan van de rallycross. Het algemene beeld is dat de geluidbelasting van beide circuits gecorreleerd is, enkele uitzonderingen daargelaten. Gezien de ligging van de twee banen: het motorcrosssterrein ligt voor een deel rondom het rallycrosssterrein*

Bovenstaande cijfers betreffen langtijdgemiddelde geluidniveaus. In het rapport van Peutz zijn ook de maximale geluidniveaus berekend. Deze kunnen bijvoorbeeld optreden bij de start van een wedstrijd. In tabel 4.10 zijn voor de maatgevende woningen de maximale geluidniveaus weergegeven.

Tabel 4.10 Maximale geluidniveaus op 1,5 m hoogte

Gevoelige bestemming		Rallycross circuit				Motorcrosscircuit		
		weekendwedstrijd		vrije training	slippgeluid	grootschalige tweedaagse wedstrijd		training
		start	rijden	rijden		start	rijden	rijden
1	Victoriedijk 27	71	65	61	57	74	74	68
2	Victoriedijk 25	70	64	60	56	73	72	67
3	Victoriedijk 15	66	61	57	<55	69	66	61
4	Venbergsseweg 36	65	60	56	<55	68	64	59
5	Venbergsseweg 24	64	60	56	<55	66	62	57
7	Mgr. Smetsstraat 44	69	61	63	56	73	70	65
8	Mgr. Smetsstraat 46	68	66	62	56	72	68	63
9	Weerderdijk 5	71	74	70	66	78	67	62
11	Lage Heide (eerstelijns)	64	60	56	<55	67	63	58
15	Kempervennen	71	71	67	63	81	69	51
18	Provincialeweg–Westerhoven	58	57	53	<55	64	54	49
29	Lage Heide (tweedelijns)	49	47	43	<55	53	60	55

Uit deze resultaten volgt dat het maximale geluidniveau tijdens de representatieve trainingen ten hoogste ongeveer 70 dB(A) bedraagt voor het rallycrosscircuit en ten hoogste ongeveer 68 dB(A) voor het motorcrosscircuit. Hiermee wordt voldaan aan de standaard grenswaarde van 70dB(A) in de dagperiode. Bij incidentele wedstrijdssituaties zijn de maximale geluidniveaus hoger dan 70 dB(A) (tabel x2), met een maximum van 78 dB(A). Uit de rekenresultaten in tabel 4.11 volgt dat het maximale geluidniveau in de avondperiode maximaal ongeveer 75 dB(A) bedraagt ten gevolge van de weekendwedstrijden op het rallycrosscircuit en ten hoogste 79 dB(A) ten gevolge van de grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd. Deze maximale geluidniveaus zijn vergunbaar, omdat ze optreden tijdens de incidentele bedrijfsomstandigheden.

Tabel 4.11: Maximale geluidniveaus op 5 meter hoogte voor de weekendwedstrijden op het rallycrosssterrein en de grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd op het motorcrosssterrein

Omschrijving	Maximaal geluidniveau ( $L_{Amax}$ )	
	Rallycrosscircuit weekendwedstrijd	Motocrosscircuit grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd
	Start / rijden	Start / rijden
Victoriedijk 27	72 / 66	75 / 76
Victoriedijk 25	72 / 65	74 / 74
Victoriedijk 15	68 / 63	70 / 67
Venbergseweg 36	66 / 62	69 / 66
Venbergseweg 24	66 / 61	68 / 64
Mgr. Smetsstraat 44	70 / 68	74 / 71
Mgr. Smetsstraat 46	69 / 67	73 / 70
Weerderdijk 5	73 / 75	79 / 68
Lage Heide (eerstelijns)	65 / 62	69 / 65
Kempervennen	73 / 73	82 / 70
Provincialeweg–Westerhoven	60 / 58	66 / 56
Lage Heide (tweedelijns)	< 55 / < 55	54 / 61

Voor de eendaagse endurowedstrijd zijn (vanwege het afwijkende karakter) geen berekeningen gemaakt van de langtijdgemiddelde geluidbelasting. Bij deze wedstrijd, waarbij de route deels over de openbare weg loopt, kan de maximale geluidbelasting bij woningen langs de route oplopen tot maximaal 80 – 90 dB(A).

In tabel 4.12 zijn de berekende immissiegeluidniveaus ( $L_i$ ) gegeven op 1,5 meter hoogte tijdens de meest luidruchtige activiteit (grootschalige tweedaagse weekendwedstrijden) en de meest voorkomende activiteit (trainingsdag) op het motocrosscircuit. Aangezien het immissiegeluidniveau tijdens de activiteit zal variëren wordt hiervoor per beoordelingspositie een range aangegeven van 5 dB. De tussen haakjes aangegeven waarde betreft het berekende gemiddelde immissieniveau.

*Tabel 4.12: Rekenresultaten immissiegeluidniveau ( $L_i$ ) tijdens de grootschalige tweedaagse weekendwedstrijden en tijdens trainingen op het motocrosscircuit*

Omschrijving	Immissiegeluidniveau (L <sub>i</sub> ) in dB(A)	
	Grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd	Training
	2 dagen	68 dagen
Victoriedijk 27	67 – 72 (70)	58 – 63 (60)
Victoriedijk 25	67 – 72 (69)	55 – 60 (58)
Victoriedijk 15	62 – 67 (64)	50 – 55 (53)
Venbergseweg 36	60 – 65 (63)	50 – 55 (52)
Venbergseweg 24	59 – 64 (61)	47 – 52 (50)
Mgr. Smetsstraat 44	65 – 70 (68)	55 – 60 (58)
Mgr. Smetsstraat 46	65 – 70 (67)	54 – 59 (56)
Weerderdijk 5	65 – 70 (67)	54 – 59 (56)
Lage Heide (eerstelijns)	60 – 65(63)	50 – 55 (52)
Kempervennen	65 – 70 (67)	54 – 59 (56)
Provincialeweg – Westerhoven	54 – 59 (56)	43 – 48 (45)
Lage Heide (tweedelijns)	52 – 57 (54)	40 – 45 (43)

Naast het geluid van de motoren en rallyauto's is er sprake van de emissie van geluid door baanonderhoud, omroepinstallaties en kampeeractiviteiten. De effecten daarvan zijn in het rapport van Peutz (tabel t5.6) weergegeven. Deze gegevens zijn overgenomen in onderstaande tabel 4.13. De geluidemissie van de geluidinstallatie treedt op tijdens wedstrijden, de overige activiteiten vinden plaats op andere momenten. Kamperen is aan de orde rond wedstrijddagen. Er is hier met name gekeken naar de nachtperiode.

Tabel 4.13: Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau door diverse activiteiten (bron: rapportage Peutz)

Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L <sub>A,r,17</sub> ) in dB(A)		
	Omroepinstallatie wedstrijden	Kampeeractiviteiten	Baanonderhoud
	(dagperiode)	(nachtperiode)	(dagperiode)
	1,5 / 5 meter	1,5 / 5 meter	1,5 / 5 meter
Victoriedijk 27	47 / 49	25 / 26	24 / 25
Victoriedijk 25	46 / 47	24 / 26	23 / 24
Victoriedijk 15	41 / 43	22 / 23	19 / 20
Venbergseweg 36	41 / 42	22 / 23	18 / 19
Venbergseweg 24	39 / 41	22 / 23	16 / 16
Mgr. Smetsstraat 44	47 / 48	34 / 35	22 / 23
Mgr. Smetsstraat 46	46 / 47	32 / 33	21 / 22
Weerderdijk 5	44 / 45	31 / 32	21 / 21
Lage Heide (eerstelijns)	41 / 42	24 / 25	17 / 18
Kempervennen	43 / 44	29 / 30	21 / 22
Provincialeweg – Westerhoven	34 / 36	17 / 18	10 / 10
Lage Heide (tweedelijns)	32 / 33	<10 / <10	<10 / <10

### Cumulatie bij het gebruik van de banen

De situatie van het gelijktijdig houden van wedstrijden op beide circuits kan niet optreden. Wel kan het zo zijn dat trainingen op het ene circuit samenvallen met trainingen of wedstrijden op het andere circuit.

Tabel 4.14 laat zien wat het gecumuleerde geluidniveau is bij gelijktijdig gebruik van de twee banen voor trainingen. Voor de meeste punten is de geluidbelasting als gevolg van de rallycross het hoogst. De toename ten opzichte daarvan als gevolg van het gelijktijdige motorcrosstraining is maximaal 3 dB. De hoogste gecumuleerde waarde is 56 dB, waarbij de cumulatie zorgt voor een toename van ongeveer 1 dB.

Tabel 4.14 Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 1,5 meter hoogte bij cumulatie van de trainingssituatie op zowel rallycrosscircuit als motocrosscircuit

Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ( $L_{ar,LT}$ ) in dB(A)			Toename door cumulatie in dB
	Rallycross	Motocross	Cumulatief	
Victoriedijk 27	48	49	51	2
Victoriedijk 25	47	48	50	2
Victoriedijk 15	43	42	46	3
Venbergseweg 36	43	41	45	2
Venbergseweg 24	42	39	44	2
Mgr. Smetsstraat 44	50	47	52	2
Mgr. Smetsstraat 46	49	45	51	2
Weerderdijk 5	55	45	56	1
Lage Heide (eerstelijns)	43	41	46	3
Kempervennen	53	46	54	1
Provincialeweg – Westerhoven	40	34	41	1
Lage Heide (tweedelijns)	29	32	34	2

Een vergelijkbaar effect van cumulatie treedt op bij een gelijktijdige wedstrijd op het rallycrosssterrein en een training op het motorcrossterrein. Relevant hierbij is dat de geluidniveaus van trainingen en wedstrijden op het rallycrosscircuit elkaar niet sterk ontlopen.

Bij een gelijktijdige grote wedstrijd op het motorcrosscircuit en een training op het rallycircuit is de motorcross maatgevend voor het gecumuleerde geluidniveau (tabel 4.15). Cumulatie leidt in dit geval niet tot een groot verschil.



Tabel 4.15 Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op 1,5 meter hoogte bij cumulatie van de trainingssituatie op het rallycrosscircuit met een grootschalige wedstrijd op het motocrosscircuit

Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ( $L_{A,T}$ ) in dB(A)			Toename door cumulatie in dB
	Rallycross	Motocross	Cumulatief	
Victoriedijk 27	48	64	64	0
Victoriedijk 25	47	62	63	1
Victoriedijk 15	43	57	57	0
Venbergseweg 36	43	56	56	0
Venbergseweg 24	42	54	54	0
Mgr. Smetsstraat 44	50	61	62	1
Mgr. Smetsstraat 46	49	60	61	1
Weerderdijk 5	55	60	61	1
Lage Heide (eerstelijns)	43	56	56	0
Kempervennen	53	60	61	1
Provincialeweg – Westerhoven	40	49	49	0
Lage Heide (tweedelijns)	29	47	47	0

#### Effect van andere activiteiten

Naast het gebruik van het plangebied voor rallycross en de motorcross kan het gebruik voor andere activiteiten leiden tot de emissie van geluid. In tabel 4.16 zijn de berekende maximale geluidniveaus door de andere activiteiten weergegeven. De geluidniveaus van deze activiteiten voldoen aan de standaard grenswaarden van 70 dB(A) (dag) en 65 dB(A) (avond).

Tabel 4.16: Maximale geluidniveaus ( $L_{Amax}$ ) voor de maatgevende activiteiten van de overige verenigingen in het plangebied

Omschrijving	Maximaal geluidniveau ( $L_{Amax}$ ) in dB(A)		
	Wielervereniging	Fietscrossvereniging	Politiehondenvereniging
	(dag, norm = 70 dB(A))	(dag, norm = 70 dB(A))	(avond, norm = 65 dB(A))
	h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m	h = 1,5 m / 5 m
Victoriedijk 27	48 / 50	29 / 37	33 / 42
Victoriedijk 25	46 / 48	30 / 36	36 / 42
Victoriedijk 15	40 / 41	35 / 35	41 / 46
Venbergseweg 36	39 / 40	37 / 38	52 / 53
Venbergseweg 24	40 / 41	39 / 40	51 / 52
Mgr. Smetsstraat 44	53 / 55	50 / 51	53 / 55
Mgr. Smetsstraat 46	51 / 52	48 / 48	52 / 53
Weerderdijk 5	60 / 62	35 / 36	43 / 45
Lage Heide (eerstelijns)	43 / 43	43 / 44	50 / 52
Kempervennen	48 / 49	33 / 34	42 / 43
Provincialeweg – Westerhoven	37 / 38	27 / 28	35 / 37
Lage Heide (tweedelijns)	26 / 27	22 / 24	46 / 46

### Cumulatie met andere geluidbronnen

Voor de woningen in de invloedssfeer van de N69 (de belangrijkste bron van wegverkeerslawaai in het studiegebied) is de cumulatie van het geluid van verkeer en van het gebruik van het Eurocircuit van belang. In tabel 4.17 is voor de relevant woningen een overzicht opgenomen van het wegverkeerslawaai en van het geluid van het gebruik van de baan.

Tabel 4.17 Cumulatie van wegverkeerslawaai en geluid als gevolg van de motorcrossbaan (5 m hoogte)

Gevoelige bestemming		Geluidbelasting wegverkeerslawaai L*VL, dag	Geluidbelasting trainingen motorcrosscircuit L*IL, dag	Gecumuleerde geluidbelasting Lcum, dag
1	Victoriedijk 27	50	52	54
2	Victoriedijk 25	52	50	54
3	Victoriedijk 15	55	45	56
4	Venbergseweg 36	48	44	50
5	Venbergseweg 24	43	42	46
6 (noordgevel)	Mgr. Smetsstraat 40	58	46	58
6 (zuidgevel)	Mgr. Smetsstraat 40	46	46	50
7	Mgr. Smetsstraat 44	48	49	52
8	Mgr. Smetsstraat 46	48	48	51
9	Weerderdijk 5	49	47	51
10	Victoriedijk 21	46	47	49
11	Lage Heide (eerstelijns)	51	44	52
12	Lage Heide (eerstelijns)	50	44	51
15	Kempervennen	48	48	51
23	Lage Heide (tweedelijns)	44	30	44
28	Lage Heide (tweedelijns)	46	43	48
29	Lage Heide (tweedelijns)	34	34	37
31	Lage Heide (De Weitens)	50	44	51

Bij cumulatie is er vooral een effect te verwachten als beide geluidsoorten ongeveer gelijke sterkte hebben. Dit speelt bijvoorbeeld bij de Mgr. Smetsstraat 44 en de Victoriedijk 27, waar de gecumuleerde geluidbelasting ongeveer 4 dB hoger ligt dan de geluidbelasting van (alleen) wegverkeer. In de gevallen waar één van beide geluidsoorten een veel hoger geluidniveau heeft dan de andere is er niet of nauwelijks een effect van cumulatie (bijvoorbeeld nummer 11 Lage Heide).

Het gevolg hiervan is dat bij de woningen met de hoogste geluidbelasting door verkeer (de nummers 6 en 3 in de tabel) het cumulatie-effect klein is.

Voor de cumulatie van het rallycrossterrein met wegverkeerslawaai is het effect vergelijkbaar: de gecumuleerde geluidniveaus liggen maximaal 3 dB hoger dan afzonderlijke geluidniveaus.

#### 4.3.4 Mitigerende maatregelen

In vergelijking met de gehanteerde referentiesituatie (geen gebruik van het circuit) leidt de voorgenomen ontwikkeling tot een toename van de geluidbelasting in de omgeving. Het gebruik van de banen kan – los van een beoordeling aan grens- en streefwaarden – leiden tot hinder en overlast

door geluid. Het is daarom noodzakelijk om na te welke mogelijkheden er zijn om de hinder (beleving) terug te dringen.

In hoofdstuk 7 wordt uitgebreid ingegaan op maatregelen om de effecten en de hinder te mitigeren.

#### 4.3.5 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

De effecten van het gebruik van het Eurocircuit zijn negatief beoordeeld. Dit geldt voor het geluid van het circuit afzonderlijk als voor het gecumuleerde geluid.

Tabel 4.18 Beoordeling geluid (zonder mitigerende maatregelen)

Effect	Voorgenomen activiteit
Hinder door geluid gebruik Eurocircuit	-
Hinder door gecumuleerd geluid	-

#### 4.4 Luchtkwaliteit

In het kader van de MER is door Peutz een onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit uitgevoerd. De effecten van luchtverontreinigende stoffen vanwege de activiteiten op het Eurocircuitterrein op de omgeving zijn in beeld gebracht. In dit onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling. Het onderzoek luchtkwaliteit is als **bijlage 4 bij het MER** opgenomen.

In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

##### 4.4.1 Kadern

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

Voor het Eurocircuitterrein zijn de volgende stoffen maatgevend: stikstofdioxide (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. De relevante normen zijn opgenomen in tabel 4.19.

Tabel 4.19 Normen luchtkwaliteit

Stof	Norm	Concentratie µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	Jaargemiddelde	40
	Uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden	200
PM <sub>10</sub>	Jaargemiddelde	40
	Uurgemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden	50
PM <sub>2,5</sub>	Jaargemiddelde	25

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

In 2006 is door de Wereldgezondheidsorganisatie een rapport gepubliceerd waarin richtwaarden voor verschillende luchtverontreinigende stoffen zijn aangegeven die zij gezond achten voor mensen.<sup>7</sup>

#### 4.4.2 Werkwijze

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit zijn onderzocht door Peutz. Voor de luchtkwaliteitsberekeningen heeft Peutz gebruikgemaakt van Geomilieu versie V2022, waarmee is gerekend conform de standaard rekenmethode (SRM) welke is goedgekeurd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het programma is de bijdrage van autonome ontwikkelingen aan emissies naar de lucht opgenomen in de achtergrondconcentratie.

Er zijn door Peutz twee rekenmodellen zijn opgesteld, te weten de referentiesituatie en de situatie met de voorgenomen ontwikkeling. Het gehanteerde rekenjaar is 2023. In de modellen is een aantal beoordelingsposities opgenomen. Deze liggen op plaatsen waar personen gedurende langere tijd kunnen verblijven (woningen, kantines van de sportverenigingen en plaatsen waar personen kunnen verblijven). De ligging van de beoordelingsposities is opgenomen in bijlage 4 bij dit MER. In bijlage 4 zijn alle relevante invoergegevens van de rekenmodellen voor luchtkwaliteit opgenomen. In de berekeningen is gekeken naar de achtergrondconcentraties.

Voor de emissie ten gevolge van activiteiten op het rallycrosscircuit, het motorcrosscircuit, het fietscrosscircuit en het terreinonderhoud zijn vier 'schoorstenen' (puntbron emissie) gemodelleerd. Voor de verkeersaantrekkende werking zijn twee wegen gemodelleerd: één weg voor de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de rallycross en motorcross tezamen en één weg voor de verkeersaantrekkende werking van de overige verenigingen.

#### 4.4.3 Referentiesituatie en effecten van de voorgenomen ontwikkeling

In tabel 4.20 zijn de berekende concentraties voor de beoordelingspunten weergegeven. Hierin is de achtergrondconcentratie weergegeven plus de bijdrage van het gebruik van het Eurocircuit. Daarbij zijn de effecten van het gebruik in de referentiesituatie en de situatie met de voorgenomen ontwikkeling samengevoegd. Dit is gedaan omdat de bijdrage van zowel het gebruik in de referentiesituatie als de (extra) bijdrage als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zeer klein zijn. Alle berekende concentraties liggen (ruim) onder de vigerende normen voor de luchtkwaliteit. Het grootste effect (echter kleiner dan  $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) voor de component PM10 treedt op bij de beoordelingspunten op het terrein zelf, bij de kantines..

---

<sup>7</sup> WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide; Global update 2005; Summary of risk assessment, d.d. 2006

Tabel 4.20 Resultaten modelberekeningen luchtkwaliteit. Cijfers voor PM<sub>2,5</sub> zijn niet opgenomen; hier is geen significante planbijdrage waar te nemen (<0,005)

Beoordelingspunt		Concentratie µg/m <sup>3</sup>			
		NO <sub>2</sub>		PM10	
		Achtergrond	Planbijdrage	Achtergrond	Planbijdrage
1	Weerderdijk 5	11,1	0,1	16,1	0,1
2	Victoriedijk 27	11,6	0,1	16,2	0,1
3	Victoriedijk 25	11,6	0,1	16,1	0,1
4	Venbergseeweg 34	11,6	0,1	16,2	0,1
5	Venbergseeweg 24	11,6	0,1	16,2	0,1
6	Mgr. Smetsstraat 37a	11,6	0,1	16,2	0,1
7	Mgr. Smetsstraat	12,1	0,1	16,3	0,1
8	kantine fietscross	12,3	0,3	16,6	0,5
9	kantine phv	12,3	0,3	16,6	0,4
10	kantine schietvereniging	12,1	0,1	16,2	0,1
11	kantine Lion d'Or	12,2	0,2	16,3	0,2
12	Parkeerterrein ten zuiden	11,1	0,2	16,1	0,1

#### 4.4.4 Mitigerende maatregelen

Met het treffen van mitigerende maatregelen is het mogelijk om de (jaarlijkse) emissies luchtverontreinigende stoffen terug te dringen. Gezien de zeer kleine bijdrage aan emissieconcentraties is er echter geen sterke prikkel om dat te doen. Meer vanuit geluid geredeneerd kan worden gekeken wat de overgang naar elektrisch rijden zal opleveren. Door niet met voertuigen met verbrandingsmotor te racen, maar met elektrisch aangedreven voertuigen, neemt de uitstoot NO<sub>x</sub> significant af. De verwachting is dat in de toekomst de motor- en autosport steeds verder elektrificeert.

#### 4.4.5 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Dit effect leidt tot een neutrale beoordeling.

Tabel 4.21 Beoordeling luchtkwaliteit

Effect	Voorgenomen activiteit
Effect op de contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO <sub>2</sub> , PM10 en PM <sub>2,5</sub> )	0
Effect op het aantal woningen met verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO <sub>2</sub> , PM10 en PM <sub>2,5</sub> )	0

### 4.5 Externe veiligheid

Deze paragraaf van het MER is gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.

#### 4.5.1 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  $10^{-6}$  per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR  $10^{-6}$  contour.

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

#### 4.5.2 Werkwijze

Voor het aspect externe veiligheid zijn alle risicobronnen in de omgeving in beeld gebracht. Voor het thema externe veiligheid is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

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

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

#### 4.5.3 Referentiesituatie

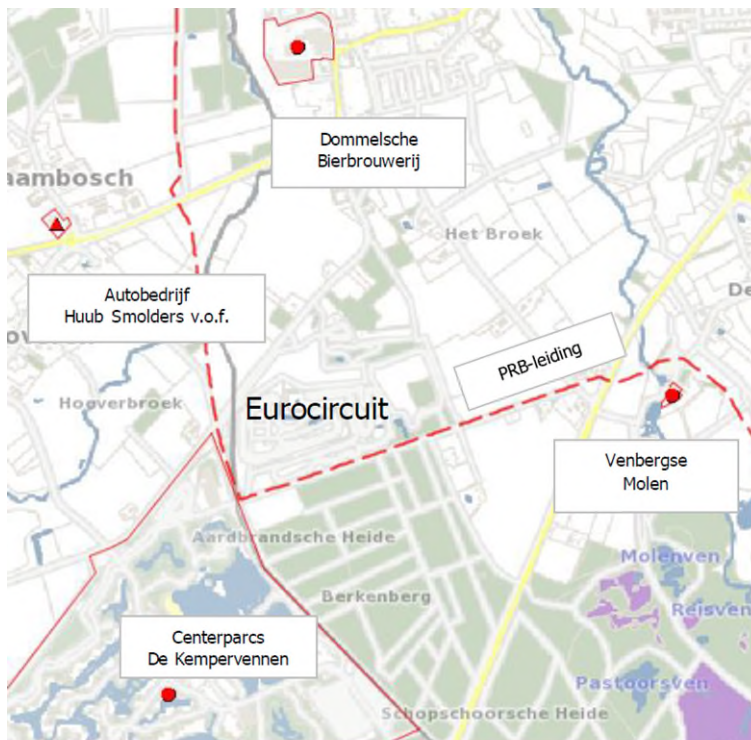
In deze paragraaf wordt ingegaan op de bestaande situatie ten aanzien van externe veiligheid. Daarbij wordt tevens gekeken naar eventuele risicobronnen die in het studiegebied aanwezig zijn en die relevant kunnen zijn voor de voorgenomen ontwikkeling. Het Eurocircuit wordt niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbare object. Bij een aantal evenementen zijn grote aantallen mensen aanwezig. Om deze reden zijn de risicobronnen in de omgeving – die in de referentiesituatie aanwezig zijn - in beeld gebracht.

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

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

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

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



Figuur 4-7 Overzicht risicobronnen omgeving Eurocircuitterrein

#### PRB-leiding

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

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

Tabel 4.22 Eigenschappen PRB-leiding

Eigenschap	
Stof	Vloeibare koolwaterstoffen (klasse 1)
Diameter	8 inch (209,44 mm)
Totale lengte	196 km
Maximale werkdruk	68 bar

Mitigerende maatregelen	Geen
Ligging bovenkant buisleiding	$\geq 0,6$ meter onder maaiveld
Leidingtype	HTL
Staalsoort	X46, grade B

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



Figuur 4-8 Ligging PRB-leiding met PR  $10^{-6}$  contour, de rode lijn geeft de ligging van de PRB-leiding weer en de zwarte lijn de PR-contour (bron: risicokaart)

Uit de afbeelding blijkt dat een klein gedeelte van de motorcrossbaan binnen deze contour is gelegen. Binnen deze contour zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan. Het Eurocircuitterrein is geen beperkt kwetsbaar object. Een breuk in de leiding waardoor een incident ontstaat wordt voornamelijk veroorzaakt door graafwerkzaamheden. Bij het gebruik van de inrichting is geen sprake van graafwerkzaamheden ter plaatse van de leiding.

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

#### *Centerparcs De Kempervennen*

Direct ten westen van het Eurocircuitterrein is het vakantiepark Centerparcs De Kempervennen gelegen. Binnen dit park worden gevaarlijke stoffen opgeslagen in het zwembad in de vorm van chloorbleekloog met een tankinhoud van  $4,2 \text{ m}^3$ . Om de chloorbleekloogtank met een inhoud van  $4,2 \text{ m}^3$  is geen PR  $10^{-6}$  contour aanwezig. Rondom een dergelijke tank is wel een effectafstand aanwezig, deze bedraagt ongeveer 150 meter. Omdat het zwembad in het midden van het vakantiepark is gesitueerd, blijft de effectafstand binnen de inrichtingsgrenzen van het vakantiepark. Voor het Eurocircuitterrein is deze risicobron dus niet relevant.



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

Bij het tankstation Autobedrijf Huub Smolders v.o.f. aan de Braambos 1a in Westerhoven wordt LPG verkocht. Voor dit tankstation is de vergunde doorzet van LPG kleiner dan 500 m<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<sup>-6</sup> contour aanwezig en mogelijk een invloedsgebied voor het groepsrisico. Een LPG-installatie is een zogenaamde categoriale inrichting. Voor de PR 10<sup>-6</sup> 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<sup>-6</sup> contouren en de invloedsgebieden behorende bij de LPG-installatie van het tankstation weergegeven.

Tabel 4.23 Afstanden PR 10<sup>-6</sup> contour en invloedsgebied LPG-installatie

	LPG-vulpunt	LPG-reservoir	LPG-afleverzuil
Contour	PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-6</sup> contour	PR 10 <sup>-6</sup> contour
Invloedsgebied	25 meter	25 meter	25 meter

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

#### *Dommelsche Bierbrouwerij*

Op het adres Brouwerijplein 84 in Valkenswaard is de risicobron Dommelsche Bierbrouwerij aanwezig. Op de brouwerij is een ammoniakkoelinstallatie van 3.500 kg, met een maximale werkteemperatuur van de installatie van 10 graden Celsius, aanwezig.

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

#### *Venbergse Molen*

Op het adres Molenstraat 211 in Valkenswaard is de Venbergse Molen gevestigd. Op het terrein van deze inrichting is een bovengrondse propaantank aanwezig met een tankinhoud van 3,0 m<sup>3</sup>. Een propaantank met een inhoud van 3,0 m<sup>3</sup> beschikt niet over een PR 10<sup>-6</sup> contour. Een incident met een dergelijk tank heeft een effect op de omgeving van ongeveer 325 meter. Deze afstand reikt tot de Luikerweg (N69) ter hoogte van het adres Luikerweg 134. Het Eurocircuitterrein is op ongeveer 1 kilometer gelegen van de Venbergse Molen, waardoor deze risicobron niet relevant is voor het Eurocircuitterrein.

### Conclusie

Het Eurocircuitrein is niet aan te merken als een (beperk) kwetsbaar object. Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het Eurocircuitrein 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 invloedsgedebied van de vier inrichtingen rijkt niet tot het plangebied. De PR  $10^{-6}$  contour van de PRB-leiding ligt gedeeltelijk over het Eurocircuitrein. Binnen deze contour zijn geen (beperk) kwetsbare objecten toegestaan. Hiervan is geen sprake. Langs de buisleiding is geen sprake is van een groepsrisico.

## 4.5.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van het legaliseren van het gebruik van het plangebied. Ook het wielterrein en motorcrossterrein worden in het voornemen iets uitgebreid ten opzichte van de bestaande legale situatie.

Omdat er geen sprake is van een groepsrisico, wijzigt dit ook niet. Vanwege de voorgenomen ontwikkeling zijn er 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 4.24 Beoordeling externe veiligheid

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op plaatsgebonden risico	0
Effect op groepsrisico	0

## 4.6 Geur

Deze paragraaf van het MER is gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.

### 4.6.1 Kaders

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

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

### 4.6.2 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.

### 4.6.3 Referentiesituatie

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

#### 4.6.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Vanwege de voorgenomen ontwikkeling wijzigt de richtafstand ten opzichte van nabijgelegen woningen niet. Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet, omdat de ontwikkeling niet leidt tot een relevante emissie van geur.

Tabel 4.25 Beoordeling geur

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op het aantal geurbelaste woningen	0

### 4.7 Gezondheid

#### 4.7.1 Kadern

In het huidige omgevingsbeleid wordt aandacht gevraagd voor de effecten van (ruimtelijke) ontwikkelingen op de humane gezondheid. Ook voor de provincie Noord-Brabant is er het streven naar het verhogen van de levensverwachting en van het aantal levensjaren in goede gezondheid. In MER's wordt voor het aspect gezondheid doorgaans gekeken naar de blootstelling (vooral door geluid en luchtverontreiniging) en de mogelijke effecten daarvan op de gezondheid.

#### 4.7.2 Effecten en beoordeling

In relatie tot het Eurocircuit zijn vooral de blootstelling aan geluid en aan luchtverontreiniging mogelijk van belang voor de gezondheid.

Ten aanzien van luchtkwaliteit is in paragraaf 4.3 geconcludeerd dat ruimschoots wordt voldaan aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit en dat de bijdrage van de activiteiten op het Eurocircuit zeer gering is. Er kan daarom worden aangenomen dat het effect van het Eurocircuit op de luchtkwaliteit geen invloed op de gezondheid van mensen in het studiegebied.

Voor de gezondheidseffecten van de geluidhinder als gevolg van het Eurocircuit moet worden opgemerkt dat er geen literatuur beschikbaar is over de relatie tussen (in de eerste plaats) de geluidbelasting en de ervaren hinder (er is geen dosis-effectrelatie beschikbaar), en in de tweede plaats is er ook geen informatie beschikbaar tussen de hinder door geluid en de daaruit mogelijk voortkomende gezondheidseffecten. Meer in het algemeen is wel bekend dat stress een negatief effect kan hebben op de gezondheid. Het is niet uitgesloten dat het gebruik van het Eurocircuit in de omgeving bij een deel van de omwonenden tot stress leidt. Daardoor is ook niet geheel uit te sluiten dat het Eurocircuit gezondheidseffecten kan hebben. Vanwege dit mogelijke effect is de beoordeling voor gezondheid licht negatief (0/-).

Tabel 4.26 Beoordeling gezondheid

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op gezondheid	0/-

## 4.8 Duurzaamheid

*Deze paragraaf van het MER is grotendeels gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.*

### 4.8.1 Kaders

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

In het Klimaatakkoord van Parijs van 2015 is afgesproken de mondiale temperatuurstijging te beperken tot maximaal 2°C. Voor wat betreft landelijk beleid biedt de Klimaatwet (2019) het wettelijk kader voor het Klimaatakkoord. Hierin is vastgelegd dat in 2050 de uitstoot van broeikasgassen met 95 procent moet zijn gereduceerd ten opzichte van 1990. Daarbij wordt gestreefd naar een reductie van broeikasgasemissies van 49% in 2030 en een volledig CO<sub>2</sub>-neutrale elektriciteitsproductie in 2050. De opgave van Parijs moet bereikt worden door:

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

Voor wat betreft grondstoffen streeft de rijksoverheid naar een circulaire economie. Het gebruik van primaire, niet-hernieuwbare grondstoffen moet zo veel mogelijk worden teruggedrongen en stoffen moeten zo veel mogelijk in de kringloop worden gehouden.

### 4.8.2 Werkwijze

Voor de emissie van broeikasgassen is gekeken naar de emissies van de verbrandingsmotoren bij de rallycross en de motorcross.

Voor grondstoffen is van belang dat de voorgenomen ontwikkeling in principe plaatsvindt op het bestaande terrein, met het handhaven van de bestaande inrichting en de bestaande gebouwen.

### 4.8.3 Referentiesituatie

Bij de gehanteerde werkwijze voor de referentiesituatie (namelijk: geen gebruik) is er in de referentiesituatie geen emissie van broeikasgassen vanuit het plangebied.

In de huidige situatie wordt in de rallycross en de motorcross nog weinig gedaan om het energieverbruik (van fossiel herkomst) te verlagen. Er vinden enkele activiteiten met elektrische voertuigen plaats, maar voor wat betreft motorcross en rallycross vinden meeste activiteiten plaats met verbrandingsmotoren.

### 4.8.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Voor het gebruik van het Eurocircuit zelf leidt de voorgenomen ontwikkeling (het gebruiken van de banen) tot de emissie van broeikasgassen, met name CO<sub>2</sub>. Bij de gehanteerde aanpak van de referentiesituatie voor het gebruik (namelijk geen gebruik) leidt de voorgenomen tot een toename

van de emissie het gebruik van fossiele brandstoffen en daarmee dus ook een toename van de emissie van CO<sub>2</sub>.

De toename van de emissie van broeikasgassen vanuit het plangebied zelf kan worden beperkt door over te gaan op elektrisch rijden. Voor de totale emissie is dan relevant hoe de elektrische energie wordt opgewekt (uit fossiele brandstoffen of door hernieuwbare bronnen). In het plangebied bestaat een beperkte ruimte voor het duurzaam opwekken van energie.

Voor het aspect grondstoffen is de beoordeling neutraal omdat er geen fysieke ingrepen zullen plaatsvinden.

Tabel 4.27 *Beoordeling duurzaamheid*

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Energiegebruik en emissie van CO <sub>2</sub> en andere broeikasgassen	-
Grondstoffengebruik	0

#### 4.8.5 Overige maatregelen

In principe bieden delen van het terrein en de daken van gebouwen mogelijkheden voor het plaatsen van zonnepanelen voor het opwekken van duurzame energie. Voor windenergie is het plangebied minder geschikt. Door in het plangebied zonne-energie op te wekken kan het energiegebruik (bijvoorbeeld voor de verwarming en verlichting) worden teruggedrongen.

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

## 5 Overige milieueffecten

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

### 5.1 Natuur

In het kader van de MER is door Econsultancy onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het Eurocircuitterrein en de inrichting hiervan op beschermde gebieden en op beschermde flora en fauna.<sup>8</sup> In het onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling. Het natuuronderzoek is als bijlage 5 bij het MER opgenomen. Naast het natuuronderzoek is door Peutz een onderzoek gedaan naar de emissie en depositie van stikstof. Het stikstofonderzoek is opgenomen in bijlage 6. In deze paragraaf is een samenvatting van de onderzoeken opgenomen.

#### 5.1.1 Kadern

##### *Wet natuurbescherming*

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. In de Wnb zijn bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn verwerkt.

Met betrekking tot het aspect stikstof in relatie tot de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden heeft de laatste jaren een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden zoals:

- Vernietiging van de PAS;
- In werking treden van de Spoedwet Aanpak Stikstof;
- Het Verkeersbesluit (december 2019) omtrent snelheidsbeperkende maatregelen.

##### *Natura 2000-gebieden*

Natura 2000-gebieden zijn Europees beschermde gebieden. Per gebied zijn hiervoor specifieke instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd. De begrenzing van de Natura 2000-gebieden en de instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden zijn vastgelegd in de (ontwerp-) aanwijzingsbesluiten voor de betreffende gebieden. Bij plannen of projecten dient te worden onderzocht of de ontwikkeling significante gevolgen kan hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende Natura 2000-gebied. Indien dit het geval is dient een passende beoordeling opgesteld te worden. Wanneer uit de passende beoordeling alsnog de zekerheid wordt verkregen dat de activiteit geen significante gevolgen heeft en er daardoor geen sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied, kan het besluit worden genomen.

##### *Natuurnetwerk Brabant*

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (NNN), in Noord-Brabant 'Natuurnetwerk Brabant' (NNB). De bescherming van het NNB verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, Provinciaal

---

<sup>8</sup> Ekoza, Natuurtoets Eurocircuit Valkenswaard, 18 januari 2019

ruimtelijke verordening, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving. Binnen de NNB kan uitwisseling van soorten plaatsvinden en wordt de instandhouding van de biodiversiteit ondersteund. In principe zijn er geen ontwikkelingsaanlegd.

### 5.1.2 Werkwijze

Het onderzoek is uitgevoerd middels het verrichten van een bureauonderzoek en een veldbezoek. Op deze wijze is inzicht verkregen in de aanwezigheid van geschikt habitat en de daarbij te verwachten beschermde soorten, gesitueerd op of nabij de onderzoekslocatie. Het veldbezoek is afgelegd op 19 september 2023. Tijdens dit veldbezoek is de gehele onderzoekslocatie, alsmede de directe omgeving beoordeeld. Gedurende het veldbezoek is gelet op de mogelijke aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten op basis van het aanwezige habitat.

Aan de hand van verspreidingsatlassen, andere standaardwerken en op basis van “expert judgement” (Econsultancy) nagegaan welke bijzondere planten- en diersoorten er voor kunnen komen op de onderzoekslocatie en zijn omtrent gebiedsbescherming gegevens van de provincie Noord-Brabant opgevraagd. Actuele verspreidingsgegevens van flora en fauna zijn uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) opgevraagd.

De quickscan Wet natuurbescherming is een toets van de ecologische potenties van de onderzoekslocatie en betreft geen volwaardig soort(en) specifiek onderzoek. Er zijn in de natuurtoets (15417.003 D1, Econsultancy) geen inventarisaties uitgevoerd van soorten en soortgroepen. Een ecologische inventarisatie beslaat meerdere veldbezoeken gedurende de voor de soortgroep meest gunstige periode van het jaar.

### 5.1.3 Referentiesituatie

In dit MER is beschreven dat voor de referentiesituatie wordt uitgegaan van de feitelijke fysieke situatie van het plangebied. Ten opzichte van die situatie – ongeacht of die legaal is of strijdig met het bestemmingsplan – voorziet de voorgenomen activiteit niet in wijzigingen. Wat in de huidige situatie aanwezig is, blijft aanwezig, er wordt niets toegevoegd of verwijderd. Er zullen dus geen (fysieke) ingrepen plaatsvinden die effect kunnen hebben op de actueel aanwezige natuurwaarden. Wat wel verandert ten opzichte van de actuele situatie is dat het circuit weer gebruikt gaat worden.

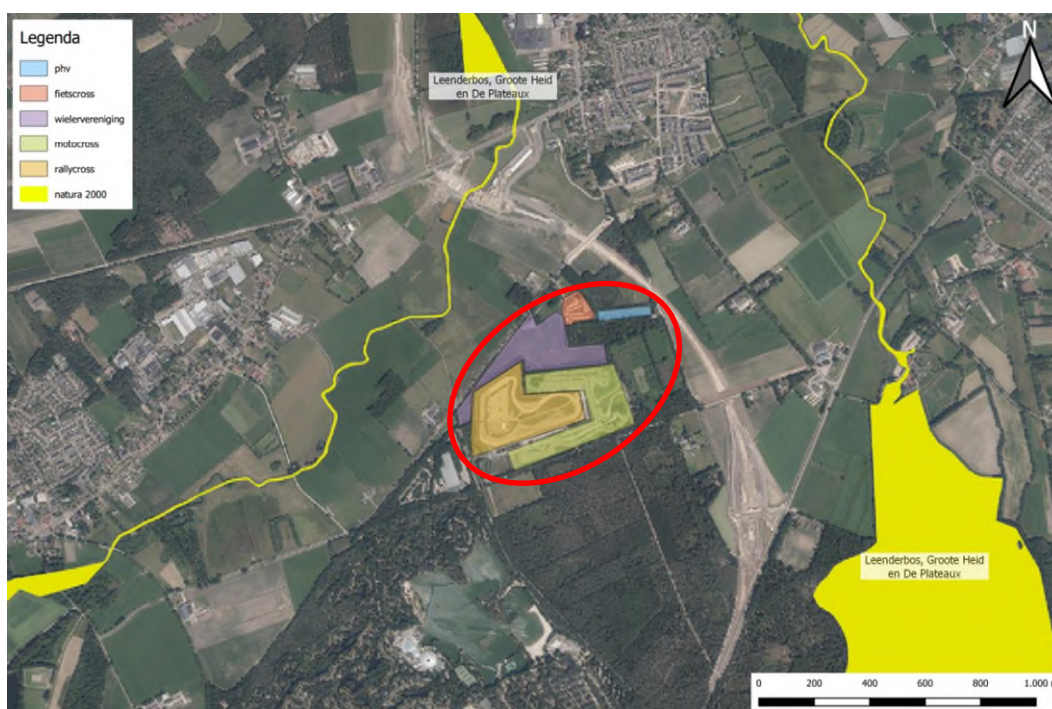
Uit de natuurtoets van Ekoza van 2019 blijkt dat het legaliseren van het huidige gebruik van het circuit geen effecten heeft op NNB. Bij de definitie van de referentiesituatie in het MER van Antea (26 januari 2024) van de referentiesituatie (geen gebruik) zou er verstoring kunnen optreden. De feitelijke situatie (zoals die nu is aangetroffen en door Econsultancy is beschreven) is tot stand gekomen ‘ondanks’ de aanwezigheid en het gebruik van de circuits. Ten opzichte van de feitelijke, bestaande situatie leidt het gebruik daarmee naar verwachting niet tot een verdere verstoring. Het gebruik van enkele weilanden als parkeergelegenheid (de extra parkeervlakken die nu zijn toegevoegd) is incidenteel en is alleen aan de orde tijdens grote wedstrijden.

#### *Natura 2000-gebieden*

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied. Op In de omgeving van het plangebied is Natura 2000 gelegen. Dit betreft het gebied Leenderbos, Grote Heide & De Plateaux (figuur 5-1). De loop van de Keersop (onderdeel van dit Natura 2000-gebied) ligt ten noorden van het plangebied, de kortste afstand is ongeveer 250 meter. De dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitatten liggen op ca. 1 kilometer afstand van het plangebied. Door de geringe afstand tot deze natuurgebieden zijn mogelijk effect op dit gebied door stikstofdepositie.

Het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux is aangewezen voor habitattypen (en soorten) met leefgebieden die gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Door de voorgenomen ontwikkeling kan er een toename aan stikstofdepositie op deze habitattypen (en leefgebieden van soorten) optreden. Negatieve effecten zijn daarom op voorhand niet uit te sluiten.

Voor de bepaling van de bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling op de depositie van stikstof is (vanwege jurisprudentie) de feitelijke situatie gehanteerd: uit jurisprudentie blijkt dat de referentiesituatie voor het aspect stikstofdepositie moet uitgaan van de feitelijke, legale situatie. Op het Eurocircuitterrein vinden activiteiten plaats, waarvan niet altijd duidelijk of deze binnen de vergunde situatie passen. Activiteiten waarvan het bevoegd gezag of de rechter heeft geoordeeld dat sprake is van activiteiten die niet binnen de huidige vergunningen passen, zijn niet meegenomen in de referentiesituatie.



Figuur 5-1 Ligging van Natura 2000-gebieden ten opzichte van het plangebied (bron: Stikstofrapport Peutz<sup>9</sup>, 2022)

#### Natuurnetwerk Brabant

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van NNB-gebied. Het dichtstbijzijnde NNB-gebied grenst aan het plangebied (zie onderstaand figuur). Voor wat betreft NNB is bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. Het plangebied ligt gedeeltelijk op gronden die onderdeel uitmaken van het NNB. Het terreingebruik dat ten opzichte van de referentiesituatie planologisch wordt vastgelegd, liggen volledig buiten het NNB. Als er sprake zou zijn van effecten, zouden dit enkel externe effecten betreffen. Externe effecten die de natuurlijke kenmerken en waarden kunnen aantasten zou in deze casus enkel de toename van geluid betreffen.

<sup>9</sup> Peutz, 2022, Stikstofdepositie ter hoogte van nabijgelegen Natura 2000-gebieden





Figuur 5-2 Ligging van Natuurnetwerk Brabant

#### *Weidevogelgebieden*

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een weidevogelgebied. Weidevogelgebied maakt tevens geen onderdeel uit van de omgeving (<10 km afstand).

#### *Beschermde houtopstanden*

In (of in de omgeving) van het plangebied zijn geen beschermde houtopstanden aanwezig.

### 5.1.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit een toename van het aantal rallyvoertuigen, motorcrossvoertuigen en andere voertuigen op de crossterreinen ten opzichte van de referentiesituatie.

Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van deze voertuigen verhoogd in de voorgenomen ontwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie. Voor het bepalen van de toename van de stikstofdepositie dient de stikstofemissie die maximaal mogelijk is conform de beoogde situatie, afgezet te worden tegen de stikstofemissie in de referentiesituatie. Er is met behulp van het rekenprogramma AERIUS de bijdrage van de stikstofdepositie van het Eurocircuitterrein inzichtelijk gemaakt

Voor de depositie van stikstof ter hoogte van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied geldt dat deze (na intern salderen) als verwaarloosbaar (<0,00 mol/ha/jr) kan worden beschouwd. In zowel de situatie waar de alternatieve ontsluiting wordt gerealiseerd als de huidige situatie zonder alternatieve ontsluiting is geen sprake van een toename (<0,00 mol/ha/jr) van stikstofdepositie in de beoogde situatie ten opzichte van de referentiesituatie.

Voor beide ontsluitingsvarianten geldt dat bij het intern salderen met geen toename (<0,00 mol/ha/jr) van stikstofdepositie wordt berekend. Op basis hiervan kunnen (significante) negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie worden uitgesloten. Stikstofdepositie vormt derhalve geen belemmering voor de vergunningverlening.

### Soortenbescherming

Naast de stikstofdepositie is het voor thema Natuur van belang om de impact op verschillende soorten te toetsen. Als gevolg van de voorgenomen ingreep op de onderzoekslocatie kunnen er overtredingen van verbodsbepalingen uit soortbeschermingsparagrafen uit de Wet natuurbescherming optreden. In de natuurtoets (bijlage 5) wordt uitgebreid beschreven voor welke soorten er sprake is van dreigende overtreding van de Wet natuurbescherming en of met eenvoudige maatregelen overtreding is te voorkomen. Verder wordt beschreven voor welke soorten een vervolgt raject noodzakelijk is.

In het kort kan er geconstateerd worden dat voor bepaalde broedvogels aanvullende inspecties nodig is om in kaart te brengen van de effecten zijn van de voorgenomen ontwikkeling. Effecten van geluid en menselijke activiteit op de lokale vogelstand is zeer lastig te meten, hiervoor kan tweejaarlijkse monitoring van de broedvogelstand uitkomst bieden. Daarnaast zijn er voor tal van andere diersoorten goed mitigerende maatregelen toe te passen om de bescherming na te leven. Deze maatregelen worden in de volgende paragraaf beknopt toegelicht, en in bijlage 5 uitgebreid beschreven. Voor zowel vleermuizen als grondgebonden zoogdieren worden er geen effecten verwacht die niet te mitigeren zijn. Voor de bescherming van amfibieën zal er onder ecologische begeleiding amfibieschermen geplaatst moeten worden, waarvan de duurzame handhaving tevens als voorwaardelijke verplichting in het vast te stellen bestemmingsplan dient te worden. Ook de (zeldzame) libellensoorten in de omgeving kunnen relatief eenvoudig beschermd worden door het instellen van een bufferzone.

Er kan gesteld worden dat de voorgenomen ontwikkeling een negatieve impact kan hebben op de diersoorten in en om het plangebied. Dit is in veel gevallen echter moeilijk waar te nemen zonder meerjarige monitoring en metingen. Met het toepassen van maatregelen kan echter het merendeel van de effecten goed gemitigeerd worden, wat leidt tot een neutrale beoordeling (tabel 5.1)

Tabel 5.1 Beoordeling Natuur

Effect	Voorgenomen ontwikkeling	
	Zonder maatregelen	Met maatregelen
Gebiedsbescherming	0	0
Soortenbescherming	0 / -	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 4.2.4 (mitigerende maatregelen geluid) zijn deze maatregelen beschreven. Brongerichte maatregelen en geluidoverdracht beperkende maatregelen hebben ook op de natuur een positief effect.

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

Om de verschillende diersoorten te beschermen kan er gebruik gemaakt worden van een aantal goed te implementeren mitigerende maatregelen. In samenwerking met ecologen moeten er amfibieschermen geplaatst worden en een lichtplan opgesteld worden. Daarnaast kunnen er bufferzones ingesteld worden en afscherming van houtwallen en bosranden biedt bescherming aan grondgebonden zoogdieren.

### 5.1.6 Vervolgstappen

Omdat het op korte termijn lastig is om (negatieve) effecten waar te nemen voor het thema Natuur zijn er een aantal benodigde vervolgstappen opgesteld om kwaliteit en leefbaarheid van de natuur en voor diersoorten te waarborgen:

- Uitvoeren van nestinspecties jaarrond beschermde broedvogels op de korte termijn;
- Opstellen van een monitoringsplan voor cat. 5 broedvogels, rode lijst broedvogels en overige algemene broedvogelsoorten;
- Opstellen van een activiteitenplan voor reptielen en amfibieën ten behoeve van een vergunningaanvraag.

## 5.2 Bodem

*In het kader van het eerdere MER is een vooronderzoek uitgevoerd naar de effecten van het Eurocircuitterrein op de bodem.<sup>10</sup> In het onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling. Het bodemonderzoek is als bijlage 7 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.*

### 5.2.1 Kaders

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

### 5.2.2 Werkwijze

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

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

Voor het thema bodem is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

---

<sup>10</sup> AGEL adviseurs, Vooronderzoek bodem MER Eurocircuit, 13 december 2018

- 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 het voornemen zal geen grondverzet plaatsvinden. Derhalve is grondverzet niet meegenomen in het beoordelingskader.

### 5.2.3 Referentiesituatie

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

Tabel 5.2 Te verwachten bodemkwaliteit

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

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

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

Een uitzondering hierop vormen de voormalige stortplaatsen Victoriervedijk en Mgr. Smetsstraat gelegen naast het Eurocircuitterrein. Ter plaatse van de voormalige stortplaatsen is het in het kader van de provinciale milieuverordening verboden om, zonder goedgekeurd hergebruikplan, werkzaamheden op of in de stortplaats uit te voeren die de nazorg kunnen belemmeren. In het kader

van de Wet bodembescherming is het verboden om zonder instemming van het bevoegde gezag (provincie of gemeente) verontreinigde grond of grondwater te verplaatsen (onttrekken) of te verwijderen. Een deel van de voormalige stortplaats Victoriedijk is in gebruik als circuit voor de motorcross.

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

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

#### *Maatregelen*

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

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

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

### **5.2.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling**

De voorgenomen ontwikkeling leidt voor wat betreft de bestaande fysieke situatie niet tot wijzigingen en (dus) ook geen effecten op de bodem.

Bij gebruik van de banen zijn lekkages van olie niet helemaal uit te sluiten en tevens kunnen lekkages van koelvloeistoffen plaatsvinden. Ten opzichte van de referentiesituatie (geen gebruik) leidt de voorgenomen ontwikkeling daarmee tot negatieve, maar niet wezenlijke, effecten ten aanzien van de (water-) bodemkwaliteit en de bodemfunctieklasse door bodemgebruik. In de oude (deels illegale) situatie werden mitigerende maatregelen getroffen om vervuilingen te voorkomen. Dit zal bij de voorgenomen ontwikkeling ook plaatsvinden.

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

Tabel 5.3 Beoordeling bodem

Effect	Voorgenomen ontwikkeling	
	Zonder maatregelen	Met maatregelen
Effect op (water-)bodemkwaliteit	0 / -	0
Effect op bodemfunctieklaas door bodemgebruik	0 / -	0

## 5.3 Water

Deze paragraaf van het MER is gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.

### 5.3.1 Kadens

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

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

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

### 5.3.2 Werkwijze

Ten behoeve van de MER is op basis van een watertoets een inschatting gemaakt van de verwachten effecten op het watersysteem als gevolg van het voornemen. Het doel van de watertoets is inzicht krijgen in het (grond)watersysteem in de referentiesituatie en welke effecten te verwachten zijn op dit systeem als gevolg van het voornemen.

Voor het thema water is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

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

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie (met daarbinnen het onderscheid tussen inrichting en gebruik) zijn beschreven en beoordeeld. Daarbij zijn niet alleen de negatieve effecten inzichtelijk gemaakt, maar ook de positieve effecten zijn beschreven.

### 5.3.3 Referentiesituatie

#### *Bodemopbouw en geohydrologie*

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

Tabel 5.4 Bodemopbouw en geohydrologie

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

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

Conform de bodematlas van de provincie Noord-Brabant betreft de grondwatertrap: VI (GHG 40-80 cm -mv en GLG: 120 cm -mv). Het plangebied wordt gekenmerkt als een infiltratiegebied. De freatische grondwaterstroming is niet bekend. Opgemerkt wordt dat de freatische grondwaterstromingsrichting lokaal kan worden beïnvloed door de aanwezigheid van oppervlaktewater, kabels en leidingen, cunetten, funderingen en dergelijke. De regionale grondwaterstromingsrichting van het eerste watervoerende pakket is overwegend noordnoordoostelijk. De stroming van het middeldiepe grondwater ter plaatse van het Eurocircuitterrein is westelijk tot noordwestelijk gericht.

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

#### *Watersysteem*

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

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

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

### *Maatregelen*

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

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

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

### **5.3.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling**

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

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

De (cross)bewegingen (die in de gehanteerde referentiesituatie voor het gebruik niet optreden) hebben geen effect op de beschermende afdeklaag van de voormalige vuilstort. Het pakket is dusdanig dik en wordt structureel hergeprofileerd 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 (geen gebruik) zijn er door de voorgenomen ontwikkeling geen positieve of negatieve effecten te verwachten op het (grond)watersysteem. In de voormalige, illegale gebruikssituatie werden maatregelen getroffen om vervuilingen te voorkomen. Deze maatregelen zullen ook als onderdeel van de voorgenomen ontwikkeling worden ingezet.

### *Voorgenomen maatregelen*

Het Eurocircuitterrein heeft zich in het verleden 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 tijdens het reguliere baanonderhoud van de motorcross er voor gezorgd dat de toplaag voldoende dik is en blijft.



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

De maatregelen zijn deels al geborgd in de eerder afgegeven milieuvergunningen. 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.

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

Tabel 5.5 Beoordeling water

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op (grond)waterkwaliteit	0
Effect op oppervlaktewater	0
Effect op geohydrologie	0

## 5.4 Archeologie

*Deze paragraaf van het MER is gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.*

### 5.4.1 Kadern

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

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

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



Figuur 5-3 Uitsnede archeologische beleidskaart

## 5.4.2 Werkwijze

Om de archeologische waarde van het plangebied te kunnen bepalen is gekozen voor het uitvoeren van een bureauonderzoek (BO).<sup>11</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).

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

## 5.4.3 Referentiesituatie

Op basis van het bureauonderzoek is een gespecificeerde verwachtingskaart voor het plangebied opgesteld (Figuur 5-4). Zie hiervoor het archeologisch onderzoek in bijlage 8. Er is een onderverdeling aangebracht in een zone met een hoge archeologische verwachting en een zone met een middelhoge archeologische verwachting. De zone met een hoge archeologische verwachting bestaat uit de hoger gelegen zandgronden (dekzand op terrasafzettingen) op de rand van het beekdal van

<sup>11</sup> Transect, Een Archeologisch Bureauonderzoek (BO), Valkenswaard, Eurocircuit, Gemeente Valkenswaard (NB), 1658, 4 april 2018

de Keersop. In de rest van het plangebied wordt eveneens dekzand op terrasafzettingen verwacht, maar omdat deze verder van het beekdal afliggen is de verwachting hier middelhoog. Verder worden in het noorden van het plangebied stuifduinen verwacht die het dekzand hebben afgedekt.

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



Figuur 5-4 Gespecificeerde verwachting archeologie

#### 5.4.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling zijn geen bodemingrepen gepland. Het gebruik van het circuit, het fietscrosscircuit, wielervedbaan en de parkeergelegenheden leiden niet tot verstoring van de bodem en dus ook niet tot aantasting van eventueel aanwezige archeologische waarden in de ondergrond. Een eventuele intensivering vormt geen bedreiging voor eventueel aanwezige archeologische waarden.

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

Tabel 5.6 Beoordeling archeologie

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op gebieden met een archeologische verwachtingswaarde	0

## 5.5 Landschap

*Deze paragraaf van het MER is gebaseerd op het onderzoek dat voor het eerdere MER is opgesteld.*

### 5.5.1 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 ontwikkeling. Aangezien dit lastig meetbaar is, is geen onderscheid gemaakt tussen een groot positief effect en een positief effect en tussen een groot negatief effect en een negatief effect. Daarnaast wordt ingegaan op de maatregelen die kunnen worden getroffen om de kwaliteit van het landschap verbeteren.

### 5.5.3 Referentiesituatie

De terreinen van de NRV en de MVV zijn omringd door hoge bomen. Op de terreinen zelf zijn verschillende bosschages aanwezig. De race- en crossbanen bestaan uit verschillende hoogtes. Op het terrein is een aantal gebouwen en bouwwerken aanwezig (deels illegaal).

### 5.5.4 Effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Op het gehele Eurocircuitterrein is 3.155 m<sup>2</sup> aan bebouwing aanwezig. De bebouwing bestaat voornamelijk uit één laag en één laag met een kap. De bebouwing ligt verspreid over de terreinen en is vanaf de wegen rondom het Eurocircuitterrein niet tot nauwelijks zichtbaar. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot aanpassing van de gebouwen en bouwwerken. De effecten op het landschap zijn, gezien de grootte van het terrein, zeer beperkt.

Tabel 5.7 Beoordeling landschap

Effect	Voorgenomen ontwikkeling
Effect op het landschap	0

### 5.5.5 Maatregelen

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

## 6 Overzicht effecten en conclusies

*In de voorgaande hoofdstukken zijn de verschillende milieuaspecten van de referentiesituatie en de voorgenomen ontwikkeling beschreven. In dit hoofdstuk is een overzicht van de effecten opgenomen van de beoordeelde milieuaspecten. Er is een beschouwing weergegeven over cumulatie en de conclusies zijn beschreven.*

### 6.1 Overzicht effecten

De beoordelingen van de effecten zijn samengevat in tabel 6.1. Negatieve effecten zijn vooral te verwachten bij geluidhinder. Daarnaast kan het gebruik van de circuits mogelijk een licht negatief effect hebben op de kwaliteit van de bodem en het grondwater, als gevolg van het rijden met motorcrossmotoren en rallycrossauto's. Dit kan worden voorkomen door in de milieuvergunningen voor de baan voorschriften op te nemen om verontreiniging van bodem en (grond)water tegen te gaan.

Door het uitgangspunt dat geen wijzigingen worden doorgevoerd voor de inrichting van de baan en de gebouwen is voor een groot deel van de aspecten de beoordeling neutraal.

Tabel 6.1 Overzicht effectbeoordeling voorgenomen ontwikkeling

Thema	Milieuaspect	Beoordeling
Woon- en leefomgeving	Geluid	-
	Luchtkwaliteit	0
	Externe veiligheid	0
	Geurhinder	0
	Gezondheid	0/-
Mobiliteit en bereikbaarheid	Effect op verkeerssituatie	0
	Parkeren	0/-
Natuur en biodiversiteit	Gebiedsbescherming	0
	Soortenbescherming	0
Bodem	Bodem	0
Water	Water	0
Archeologie	Archeologie	0
Landschap en cultuurhistorie (ruimtelijke kwaliteit)	Landschap en cultuurhistorie (ruimtelijke kwaliteit)	0
Duurzaamheid	Energiegebruik en emissie van CO <sub>2</sub> en andere broeikasgassen	-
	Grondstoffengebruik	0

### 6.2 Conclusies

Het is evident dat het gebruik van de baan en het geluid dat daarbij ontstaat het belangrijkste negatieve milieueffect is van het Eurocircuit. Vanuit het MER ontstaat daarmee de aanbeveling om na te gaan of de hinder door geluid kan worden teruggedrongen. Zie hiervoor hoofdstuk 7 in dit MER.

## 7 Naar een voorkeursalternatief

*Op basis van de informatie uit de onderzoeken ten behoeve van het MER en in interactie met de omgeving en de gebruikers van de baan is in het voorjaar van 2023 door B&W van Valkenswaard (in afstemming met de gemeente Bergeijk) een voorkeursalternatief voor de inhoud van het bestemmingsplan gekozen. Dit voorkeursalternatief is opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. In dit hoofdstuk is beschreven hoe het voorkeursalternatief tot stand is gekomen, welke overwegingen een rol hebben gespeeld en wat de omgevingseffecten van het voorkeursalternatief zijn.*

### 7.1 Ambitie: balans tussen hinder en gebruik

Uit de beschrijving van de effecten komt naar voren dat de geluidhinder van het Eurocircuit voor de omgeving het belangrijkste milieueffect is. Naast geluid is ook de emissie van stikstof en de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden een belangrijk gevolg van het gebruik van het Eurocircuit. Voor de omwonenden is dat echter een minder direct effect.

Voor het op te stellen bestemmingsplan is de ambitie van de gemeenten dat een goede balans moet worden gevonden tussen enerzijds het gebruik van het Eurocircuit (vanuit het belang dat de gemeente daaraan toekent) en anderzijds een goed- woon- en leefklimaat voor de omwonenden van het Eurocircuit (vanuit de verantwoordelijkheid van de gemeente voor de burgers). Vanuit deze ambities is onderzocht op welke manier deze balans tot stand kan worden gebracht en worden behouden en hoe dit kan worden verankerd in een ruimtelijk plan. Dit hoofdstuk doet daar verslag van.

Voor het in beeld brengen van de mogelijkheden om deze balans tussen hinder en gebruik te kunnen vinden is relevant dat de twee banen (rallycross en motorcross) in principe los van elkaar worden beoordeeld en de het gebruik ervan (na het vastleggen van de kaders in het bestemmingsplan) via aparte, eigen vergunningen mogelijk gemaakt kan worden.

Vanwege wetgeving is het gebruik van maximaal 8 uur per week (van de beide banen afzonderlijk) een factor. Bij een gebruik van meer dan 8 uur per week moet vanwege wetgeving een geluidzone worden vastgesteld. Bij de onderstaande nadere beschouwingen is er van uitgegaan dat het gebruik van 8 uur per week moet worden geïnterpreteerd als het gebruik van de banen. Dat houdt in dat de perioden tussen het openen van de poort en het starten van motoren (aanvang daadwerkelijk gebruik) en de periode na het beëindigen van de training of de wedstrijd tot het sluiten van de periode (einde van de dag) niet worden meegeteld voor de periode van 8 uur.

### 7.2 Werkwijze

In het tweede halfjaar van 2022 en de eerste maanden van 2023 heeft de gemeente Valkenswaard een proces georganiseerd om te komen tot een voorkeursalternatief voor de manier waarop het Eurocircuit (inrichting en gebruik) wordt vastgelegd in het bestemmingsplan. Bij dit proces waren omwonenden en belanghebbenden (waaronder de gebruikers van het terrein) betrokken<sup>12</sup>. Het proces heeft bestaan uit enkele bijeenkomsten (met een onafhankelijke voorzitter) en afzonderlijke gesprekken met (vertegenwoordigers) van de omgeving en met de gebruikers (rallycross en motorcross). Bij deze gesprekken – die zich vooral hebben gericht op het aspect geluid – is gebruik gemaakt van de informatie uit de geluidonderzoeken. Dit onderdeel van het proces was er vooral op gericht om te komen tot een regeling in het bestemmingsplan (en daarmee ook het kader voor

<sup>12</sup> Waarbij door een aantal deelnemers aan de gesprekken is gemeld dat ze ‘onder protest’ hebben deelgenomen.

de verder, na het vaststellen van het bestemmingsplan, te verlenen vergunningen). Het proces is afgestemd met de gemeente Bergeijk. In dit proces is vanuit de omgeving ingebracht waarop de regeling in het bestemmingsplan zich zou moeten richten ten aanzien van het beperken van de geluidhinder. Hierbij was vooral van belang inzicht te krijgen in welke factoren (zowel akoestische als niet-akoestische) van invloed zijn op de hinderbeleving. Daarmee ontstaat input om te kijken aan welke knoppen kan worden gedraaid om te komen tot het beperken van geluidhinder in de omgeving.

Vanuit de twee verenigingen zijn in dit proces mogelijkheden voor het gebruik van de twee onderdelen (rallycross en motorcross) onderzocht en ingebracht.

De informatie uit dit proces is tezamen met de informatie uit het MER (en meer specifiek de onderzoeken naar de geluidbelasting in de omgeving) door de colleges van B&W van de twee gemeenten gebruikt om een voorkeursalternatief te kiezen. Dit voorkeursalternatief is opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.

Parallel met het proces om te komen tot het voorkeursalternatief voor de inrichting en het gebruik (vanuit geluid) is gezocht naar een mogelijkheid om de gehele ontwikkeling 'stikstofneutraal' te maken. Dit heeft ertoe geleid dat het plangebied is uitgebreid met enkele agrarische percelen waarvan de bestemming en het gebruik worden aangepast. De hierdoor vrijkomende stikstofruimte is gebruikt voor intern salderen. Het gevolg hiervan is dat het plan niet leidt tot een toename van de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden.

## 7.3 Mogelijke invullingen van het voorkeursalternatief

### 7.3.1 Beperken van de hinder door geluid

#### Lawaaisporten en geluidhinder

De geluidberekeningen in paragraaf 4.2 van dit MER laten zien welke geluidbelasting (in dB) in de omgeving van het Eurocircuit kan optreden per gebruiksvorm van de onderscheiden onderdelen van het circuit. De berekende geluidbelastingen geven echter niet één op één een beeld van de **hinder** en -wellicht belangrijker – de **hinderbeleving** die als gevolg van het gebruik van het in de omgeving kan worden ervaren.

Uit de literatuur is bekend dat de hinder die wordt ervaren door geluid niet uitsluitend afhankelijk is van het geluidniveau (de geluidbelasting in dB), maar ook van het karakter van het geluid, wisselingen in het geluidniveau, het moment waarop geluid hoorbaar is, de cumulatie met ander geluid, het niveau van het achtergrondgeluid e.d. Daarnaast spelen ook niet-akoestische aspecten een belangrijke rol bij de hinderbeleving van geluid. Dit is vergelijkbaar met andere vormen van geluid, zoals dat van windturbines maar ook voor (bijvoorbeeld) geurhinder, waar factoren als betrokkenheid bij het initiatief, het meeprofiteren van de ontwikkelingen, de onvoorspelbaarheid en de zichtbaarheid mede bepalend blijken te zijn voor de mate waarin hinder wordt ervaren. Er is dus – evenals voor geluid door windturbines – geen éénduidige relatie tussen de geluidbelasting (in dB) en het aandeel van de blootgestelden dat hinder of ernstige hinder ervaart.

Om een beeld te kunnen geven van de hinder die kan optreden als gevolg van het gebruik van het Eurocircuit (en dus ook in de mogelijkheden om de hinder te beperken) is inzicht nodig in de relatie tussen de hoeveelheid geluid en de mate waarin hinder wordt ondervonden. Dit kan worden uitgedrukt als een dosis-effectrelatie. Bij de meeste soorten geluid (wegverkeer, spoorweg, industrie) is het zo dat het aandeel van de blootgestelden dat zegt hinder te ondervinden toeneemt met een toename van de geluidbelasting: hoe hoger de geluidbelasting, hoe hoger het percentage



gehinderden<sup>13</sup>. De mate van hinderlijkheid is tevens de basis voor de rekenregels die moeten worden toegepast bij het berekenen van de cumulatieve geluidbelasting.

In het geval van het geluid van de lawaaisporten (autosport en motorsport) is weinig informatie beschikbaar over de relatie tussen geluidniveau (in dB) en de mate van (ernstige) hinder. Dit is mogelijk gerelateerd aan het gegeven dat bij deze soort van geluid – als het optreedt – in het gebied op kleine afstand van de baan er een relatief groot verschil is tussen het niveau van het achtergrondgeluid en het geluidniveau van de lawaaisport (ook bij de pieken die optreden, bijvoorbeeld bij de start van een wedstrijd) vanaf een circuit: het geluid van de lawaaisport is veel luider dan het achtergrondgeluid. Bij een groot verschil tussen het niveau van achtergrondgeluid en het geluidniveau van de hinder veroorzakende bron is het waarschijnlijk zo dat het geluidniveau van de hinderbron minder relevant is. Het gegeven dat het hinderlijke geluid wordt gehoord is dan meer van belang dan het geluidniveau; een beetje meer of minder geluid vertaalt zich dan niet in meer of minder hinder. De ervaren hinder is dan meer gerelateerd aan het **horen** van het gebruik van het circuit dan aan het **geluidniveau**. In termen van een dosis-effectrelatie kom dit neer op een ‘vlakke’ curve (de hinder daalt niet of nauwelijks mee met het afnemen van het geluidniveau).

Deze constatering is gebaseerd op ervaringen rond bestaande circuits en – meer algemeen – de aspecten die hinder veroorzaken. Als gevolg van het niet beschikbaar zijn van een dosis-effectrelatie voor de hinder door het geluid van lawaaisporten is een kwantitatieve aanpak voor het bepalen van de hinder (en dus ook van het effect van afschermdende maatregelen) niet goed mogelijk.

Daarnaast kan worden geconcludeerd dat het ‘vlakke verloop’ van de dosis-effectrelatie er toe leidt dat maatregelen die er (alleen) op zijn gericht de geluidbelasting in de omgeving terug te dringen (zoals een wal en/of scherm) mogelijk relatief weinig bijdragen aan het terugdringen van de hinderbeleving. Wel kan afschermen er toe bijdragen dat het gebied waar het gebruik van de baan kan worden waargenomen kleiner wordt, waardoor per saldo ook het aantal blootgestelden en potentieel gehinderden kleiner wordt.

Het positieve effect van afscherming kan – wellicht enigszins contra-intuïtief – het meest aan de orde zijn voor het baangebruik met een relatief beperkt effect op de omgeving. Bijvoorbeeld: de geluidcontouren van de training op het motorcrossterrein liggen betrekkelijk dicht bij het plangebied. Door afscherming kan deze contour nog verder inkrimpen. Voor wedstrijden, met een veel hogere geluidbelasting en een veel groter verschil met het achtergrondgeluid, is voor de hinderbeleving een scherm minder effectief: het geluid blijft hoorbaar en beleefbaar en kan als hinderlijk worden ervaren.

Er kan nog worden opgemerkt dat het terrein alleen mag worden gebruikt voor de lawaaiige activiteiten tussen 7 uur ’s morgens en 7 uur ’s avonds. Hinder in de avond- en nachtperiode (en slaapverstoring) is daardoor geen relevant effect.

### Beperking van de geluidhinder

Uit het onderzoek van de effecten en ook op grond van de reacties vanuit de omgeving op de NRD en in de participatie in de voorgaande jaren is evident dat de geluidhinder van de baan het meest relevante omgevingseffect is. Het is daarom als onderdeel van dit MER noodzakelijk om na te gaan of en op welke manieren de hinder door geluid kan worden beperkt en hoe dit kan worden

---

<sup>13</sup> Zie bijvoorbeeld Guski R., Schreckenber D., Schuemer R. (2017). WHO (World Health Organization) Environmental Noise Guide-lines for the European Region: A Systematic Review on Environmental Noise and Annoyance. International Journal of Environmental Research and Public Health, 2017, 14, 1539.

gewaarborgd. De geluidemissie en de kans op het optreden van hinder kan worden teruggedrongen op verschillende manieren:

1. Beperken van de geluidbronnen
  - Verminderen van het bronvermogen van de verbrandingsmotoren van de crossmotoren en rallyvoertuigen (maximeren).
  - Gebruik van elektrische motoren en auto's.
  - Verminderen van het geluidniveau de omroepinstallatie(s).
2. Afscherming
  - Aanbrengen van afschermende wallen en/of schermen rond het terrein.
3. Niet-akoestische factoren
  - Verminderen van het aantal dagen waarop geluid mag worden gemaakt.
  - Verschaffen van duidelijkheid over stille dagen (geen gebruik van de baan) en dagen waarop de baan mag worden gebruikt.
  - Verdeling over de dag, week, maand en jaar van stille en niet-stille dagen.

#### Beperken emissie van de geluidbronnen

Een eenvoudige en in de praktijk al toegepaste maatregel is het beperken van de bronvermogens van de crossmotoren en rally-auto's. Deze maatregel wordt in de praktijk al toegepast. Motoren en auto's die te veel geluid produceren worden niet toegelaten op de baan. Relevant in dit kader is dat zowel de motorsport als de autosport functioneren als onderdeel van nationale en internationale organisaties. Deze organisaties zijn verantwoordelijke voor de regels waaraan wedstrijd-machines moeten voldoen. Afwijken van de (inter)nationale spelregels (zeker in de zin van het stellen van strengere geluidnormen) is in de praktijk niet mogelijk.

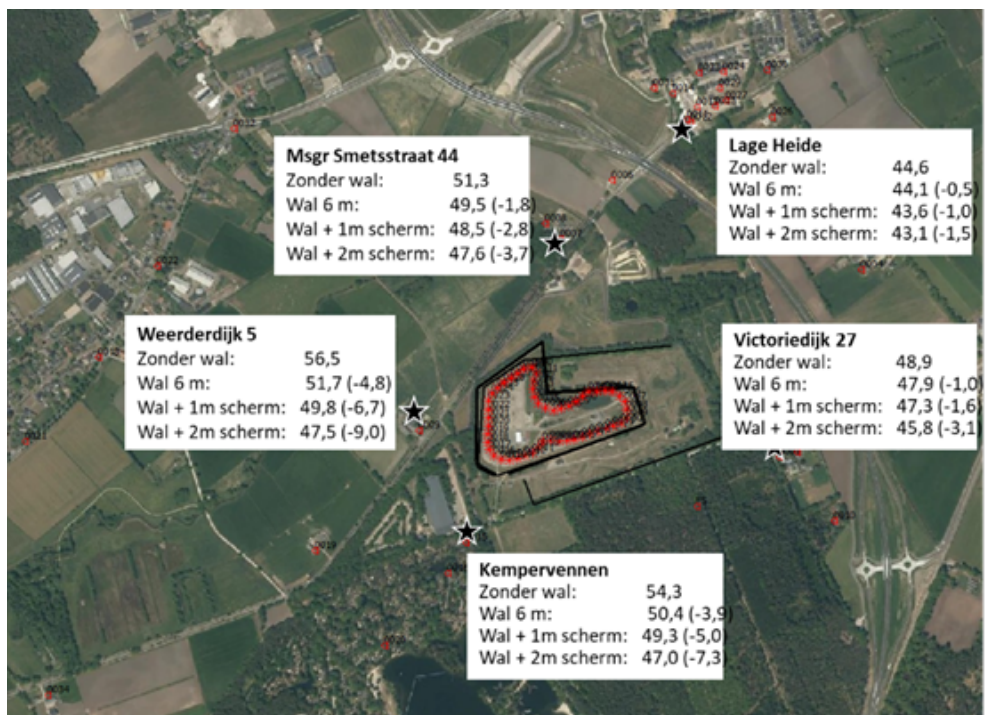
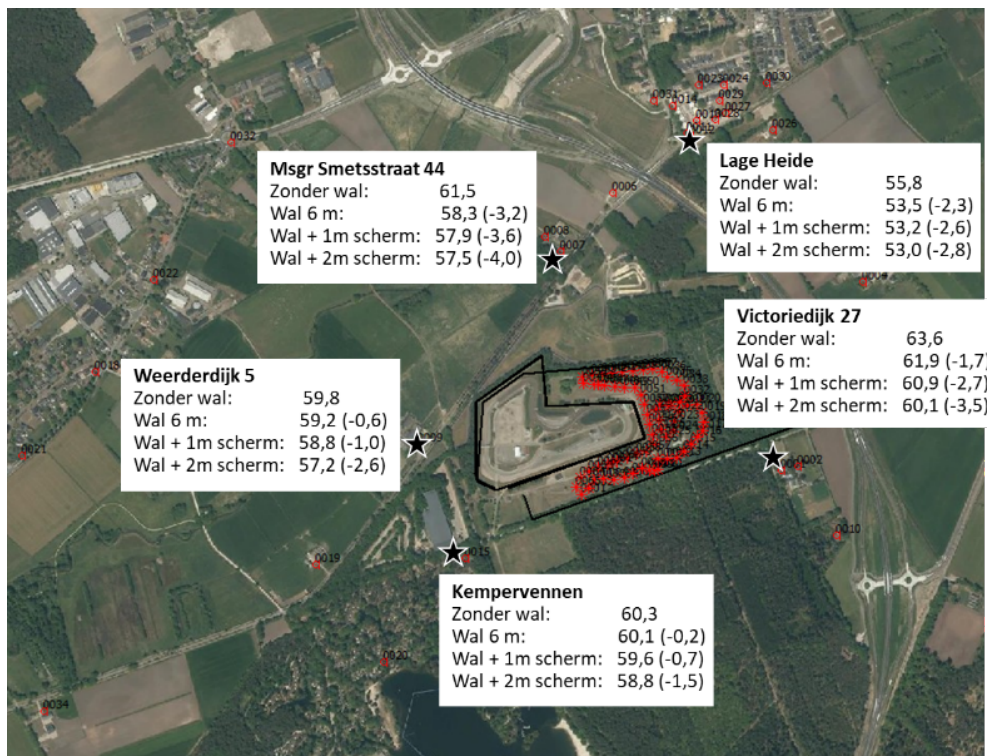
Vooralsnog is het racen met elektrische machines niet realistisch.

#### Afschermende voorzieningen

Als onderdeel van het zoeken naar mogelijkheden om de geluidbelasting in de omgeving terug te dringen zijn door Peutz berekeningen uitgevoerd met het akoestische model. Hiervoor zijn (theoretische) mogelijkheden voor geluidsschermen en -wallen beschreven. Er is in eerste instantie geen haalbaarheidsonderzoek gedaan naar deze afschermende voorzieningen. Als wordt gekeken naar de bestaande situatie is echter duidelijk dat de ruimtelijke en technische mogelijkheden voor een adequate afscherming beperkt zijn, of dat realiseren van een wal of scherm een forse ruimtelijk ingreep vergt. Er is voor gekozen deze inpassingsanalyse alleen uit te voeren voor maatregelen die een relevant bijdrage aan het terugdringen van de geluidhinder opleveren. In dit kader is van belang dat langs de zuidrand van het plangebied een gasleiding loopt (zie ook paragraaf 4.4 voor een kaartje met de ligging). Deze buisleiding moet bereikbaar blijven. Het realiseren van een geluidwal op deze leiding is niet realistisch.

Het effect van afschermende voorzieningen in de vorm van wallen en schermen is doorgerekend met het geluidmodel. Er is gekeken naar wallen van 6 m hoogte en wallen met daarop schermen van 1 en 2 m hoogte, voor grootschalige tweedaagse weekendwedstrijden en rallycross (figuur 7.1a en 7.1b).

In figuur 7.2 en 7.3 is het effect van de wallen en schermen weergegeven voor alle punten die in het geluidmodel zijn opgenomen. Het gaat om de dagen waarop (per onderdeel van het Eurocircuit) de geluidemissie en dus ook de geluidniveaus in de omgeving het grootst zijn (de wedstrijd-dagen) en de activiteit die op het grootste aantal dagen plaatsvindt (trainingen motorcross).

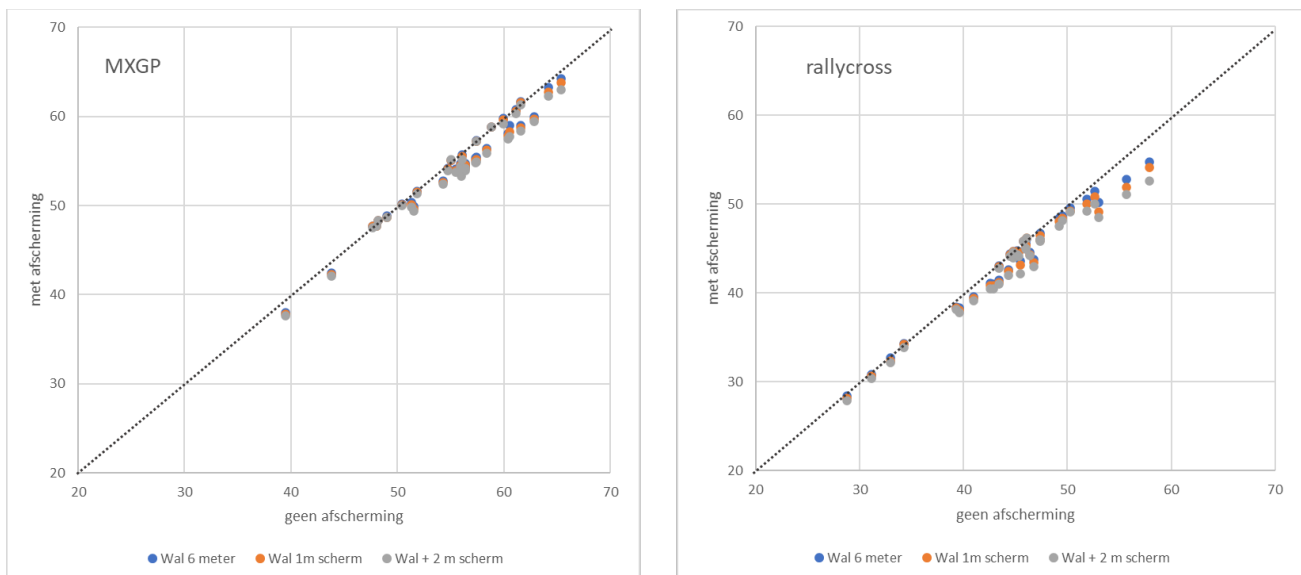


Figuur 7-1a en 7-1b Effect van wallen en schermen op de geluidbelasting in de omgeving. Boven voor de MXF, onder voor een internationale wedstrijd rallycross; waarneempunten 1,5 m hoogte. Kaartje uit het geluidmodel: de zwarte lijnen zijn de wallen, de rode punten de geluidbronnen van de motorcross en de rallycross (bron: Peutz)

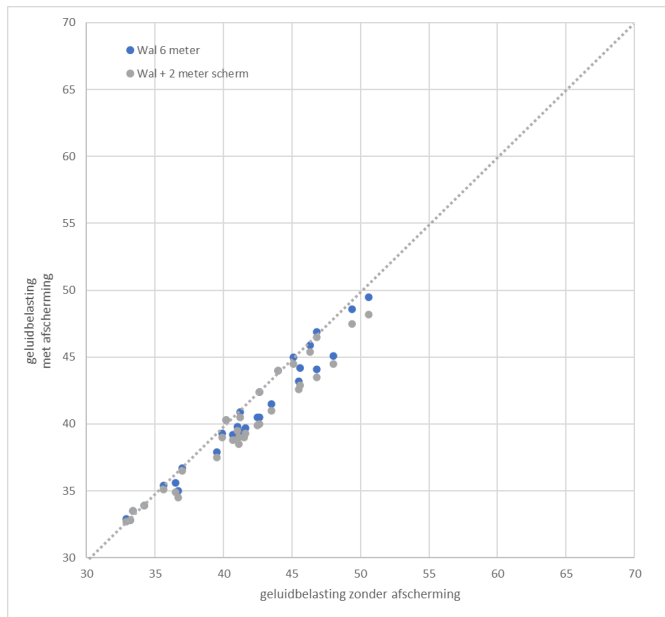
Deze figuren laten het volgende zien:

- de geluidniveaus bij de MXGP zijn hoger dan bij de rallycross;
- ook met afschermdende voorzieningen treden bij een aantal woningen op die hoger liggen dan 50 dB (rallycross) en 60 dB (MXGP);
- hoe hoger de wal (met scherm) hoe groter het effect;
- het geluidniveau van de trainingen van de motorcross (figuur 7.3) ligt lager dan bij de wedstrijden;
- met een aarden wal van 6 m nemen de geluidniveaus van de trainingen af met 0 tot maximaal 2 tot 3 dB.

De achterliggende cijfers laten zien dat de reductie bij de MXGP maximaal 3–3,5 dB bedraagt en bij de rallycross maximaal 5,3 dB. Het afschermdende effect is het grootst voor de punten met de hoogste geluidbelasting (dus dicht bij de baan en dicht bij de afschermdende voorzieningen). Zoals bekend is het effect van afschermdende voorzieningen het grootst als het scherm of de wal dicht bij de bron is gesitueerd. De mogelijkheden hiertoe zijn in het plangebied zeer beperkt.



*Figuur 7-2 Effect van wallen en schermen, waarneempunten 5 m hoog. In de figuren is voor alle punten de geluidbelasting met de afschermdende voorzieningen (verticale as) afgezet tegen de situatie zonder de voorzieningen (horizontale as) Onder de schuine lijn betekent dat de geluidbelasting met de voorzieningen lager is dan zonder voorzieningen. Hoe groter de afstand tot de schuine lijn, hoe groter het effect*



Figuur 7-3 Effect van wallen en schermen voor trainingen motorcross (als voor figuur 7-2)

Door de afscherming komen de geluidcontouren dichterbij het plangebied te liggen, waardoor in een kleiner gebied en dus voor een kleiner aantal woningen het geluid van de baan hoorbaar zal zijn.

Bij deze berekeningen kan een aantal kanttekeningen worden geplaatst:

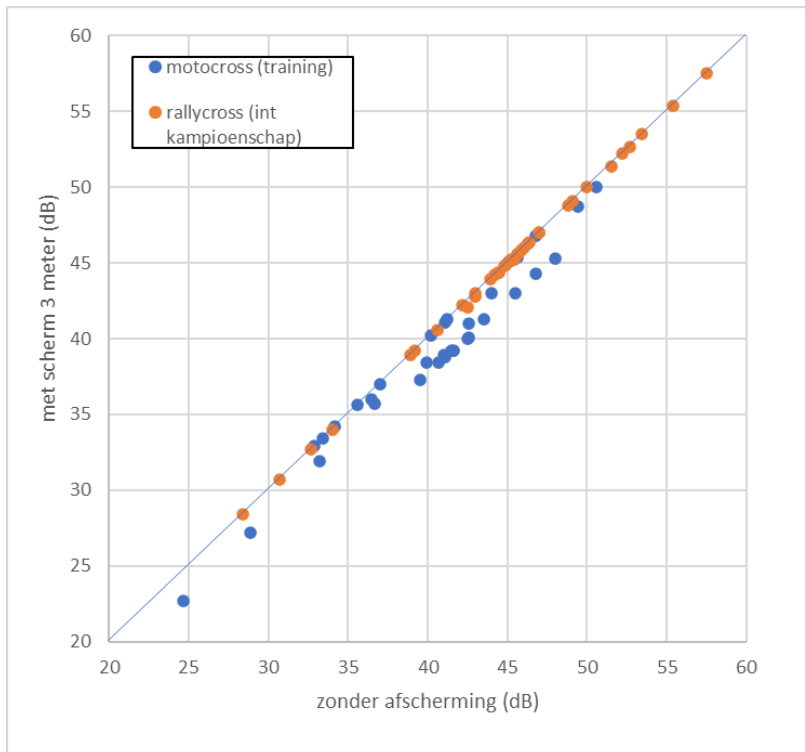
- er is geen technische en financiële toets van de haalbaarheid en de maakbaarheid van de wallen en schermen uitgevoerd;
- de wal rond de rallycrossbaan ligt deels tussen de banen van de rallycross en de motorcross; de vraag is of er voldoende ruimte is voor een wal van 6 m hoogte; anderzijds kan een (eventueel lagere) wal hier gunstig zijn in het geval de beide terreinen tegelijkertijd worden gebruikt (omdat – naar verluidt – het voor de motorcrossers belangrijk is dat ze kunnen horen wat er achter hen gebeurt; bij gelijktijdig gebruik van de banen kan dat geluid worden overstemd).

In tweede instantie is gekeken wat het effect kan zijn van een scherm langs de noordrand van het plangebied. Deze schermvariant is gebaseerd op de ruimtelijke mogelijkheden die het plangebied lijkt te bieden en de mogelijkheid om een scherm te realiseren zonder ingrijpende effecten op bestaande (natuur)waarden. De locatie van deze schermvariant is weergegeven in figuur 7-4.



*Figuur 7-4 Variant met scherm langs de noord- en oostzijde*

Het effect van deze schermvariant is doorgerekend voor trainingen op de motorcrossbaan en voor een internationaal kampioenschap op het rallycrosscircuit. De berekeningen (figuur 7-5) laten zien dat het effect op het geluid van de rallycross minimaal is. Dat komt door de relatief grote afstand van het grootste deel van het scherm tot de geluidbronnen op het rallycrosscircuit. Het effect voor de motorcross is groter, maximaal ongeveer 2,7 dB. Dat effect is het gevolg van de positionering van het scherm relatief dicht langs een deel van de baan. Ook de hoogteligging (een deel van het scherm (oostkant) staat op het hoogste deel van de motorcrossbaan) werkt mee. Voor de gevoelige bestemmingen ten zuiden van het circuit heeft deze schermvariant geen effect. De berekende reducties van de geluidbelasting treden in principe ook op voor de andere gebruiksvormen van de banen, zoals een wedstrijd op de motorcrossbaan en een training op de rallycrossbaan.



Figuur 7-5 Effect van een scherm van 3 m hoogte langs de noordrand van het terrein. Horizontale as: situatie zonder scherm, verticale as: situatie met scherm. Hoe groter de afstand tussen de punten en de schuin lijn, hoe groter de afname van de geluidbelasting

### Mogelijkheden voor de regeling van het gebruik van de banen

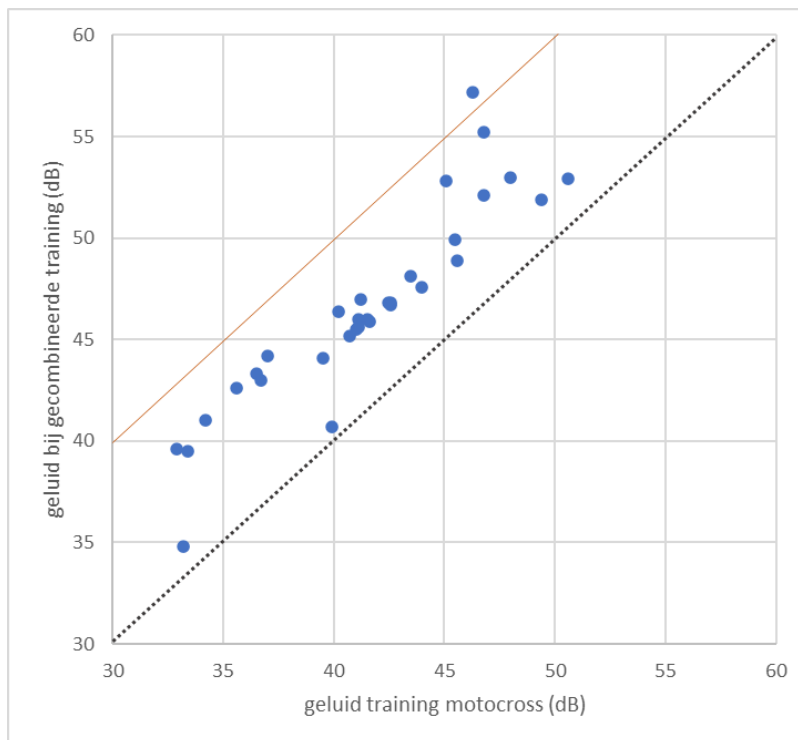
Naast het beperken van de hinder door middel van het verkleinen van de geluidbelasting door bronmaatregelen (maximeren bronvermogens) en afscherpende voorzieningen kan de hinder worden beperkt door het opleggen van **beperkingen aan het gebruik** van het circuit. Daarnaast kan de **voorspelbaarheid** van het gebruik van de baan in de omgeving leiden tot een kleinere hinderbeleving. Input voor het in beeld brengen van deze mogelijkheden is opgehaald bij de omgeving in een aantal bijeenkomsten.

Geluidhinder treedt alleen op in de situatie dat de banen worden gebruikt door trainingen en wedstrijden, waarbij de geluidemissie op wedstrijddagen het grootst is en het geluid in een relatief groot gebied rond het plangebied waarneembaar is. En geluid op een voorspelbaar moment wordt als minder hinderlijk ervaren als geluid op een onverwacht moment.

Als gevolg van het raadsbesluit en vanwege regelgeving en jurisprudentie is het gebruik van zowel het motorcross- als van het rallycrosssterrein in principe gemaximeerd tot (minder dan) 8 uur per week; voor de beide banen gezamenlijk maximaal (minder dan) 16 uur per week als wordt uitgegaan van het niet vastleggen van een geluidzone<sup>14</sup>. Daarbij komen dan zowel voor de motorcross als de rallycross een aantal dagen met wedstrijden (in totaal 18 plus 6 dagen, in de weekenden). In figuur 7-6 is de frequentie van het gebruik in combinatie met de geluidniveaus verbeeld. Als het gebruik meer dan 8 uur per week is, is een geluidzone noodzakelijk.

<sup>14</sup> Wat daadwerkelijk mogelijk is hangt mede af van de emissie en depositie van stikstof: dat kan leiden tot een duidelijk bovengrens aan het gebruik die lager ligt dan elk week 16 uur.

Een mogelijke maatregel is het combineren van de trainingdagen van de motorcross met die van de rallycross. Als dat voor alle trainingdagen wordt gedaan kan het aantal trainingdagen worden teruggedrongen van ongeveer 90 per jaar naar ongeveer 70 per jaar. Dat gaat dan wel gepaard met hogere geluidniveaus op de dagen dat op beide banen wordt getraind (figuur 4-4); deze treden dan ongeveer 20 dagen per jaar op. Het combineren van wedstrijden lijkt minder haalbaar vanwege de beperkingen door parkeren en verkeer.



Figuur 7-6 Effect van gezamenlijke (gelijktijdige) trainingen van rallycross en motorcross. Horizontale as: alleen motorcross, verticale as: gelijktijdige training op beide banen. Elk punt is een waarneempunt van het geluidrekenmodel. Ligging boven de grijze diagonaal betekent een hogere geluidbelasting voor de gelijktijdige trainingen. De oranje lijn is 10 dB meer; de ligging van de punten geeft aan dat bij gelijktijdig trainen de geluidniveaus gemiddeld ongeveer 5 dB hoger liggen dan bij alleen training van de motorcross.

In tabel 7.1 is een overzicht opgenomen van mogelijke maatregelen om de hinder van het geluid van het Eurocircuit terug te dringen. Het gaat daarbij zowel om de 'objectieve' hinder (in de vorm van het aantal dagen dat een bepaalde (maximale) geluidbelasting kan optreden) als de (subjectieve) beleving van de hinder. In deze tabel is tevens aangegeven wat de mogelijke effecten van de maatregelen zijn op de geluidniveaus in de omgeving, het aantal momenten waarop hinder kan optreden en de beleving van de hinder.

In de gesprekken over het gebruik van de baan speelt, ook gezien de wetgeving, een rol dat bij een gebruik van meer dan 8 uur per week een geluidzone verplicht is.



Tabel 7.1 Overzicht van mogelijke maatregelen voor het terugdringen van de hinder door het gebruik van het Eurocircuit (motorcross en rallycross)

Mogelijke maatregel	Effect op geluidniveau in Omgeving (dB)	Effect op aantal momenten dat hinder kan worden ervaren	Effect op beleving van de hinder
Aanbrengen wallen 6 m hoog	Afname van de geluidbelasting  Gebied waar het geluid van de baan kan worden ervaren is kleiner dan zonder afscherming	De afscherming kan als gevolg hebben dat minder luidruchtige activiteiten (voor woningen op wat grotere afstand) wegvallen tegen het achtergrondgeluid	Afscherming kan door minder zicht op de banen en lagere geluidniveaus bijdragen aan afname van de hinderbeleving Relevant is dat – vooral op iets grotere afstand – het verschil tussen het geluid van de banen en het achtergrondgeluid kleiner worden. Daardoor is er een grotere kans dat het geluid als minder storend wordt ervaren. Dit geldt vooral voor het gebruik voor trainingen motorcross
Aanbrengen van schermen 2 m hoog op de aarden wallen	Verdere afname van de geluidbelasting (ten opzichte van alleen een wal) is relatief klein	Relatief kleine meerwaarden ten opzichte van alleen een wal	Geen verder effect op het wegnemen van het zicht op de baan. Mogelijk wordt vanuit de omgeving een scherm bovenop een wal als visueel storend ervaren
Scherm 3 meter hoog langs noordrand van het terrein	Afname bij gevoelige bestemming ten noorden van het plangebied bedraagt maximaal ongeveer 2,7 dB voor gebruik motorcross; nagenoeg geen effect op geluid rallycross.	Door kleiner worden van geluidbelast gebied (aan de noordkant) neemt het aantal blootgestelden af	Scherm draagt bij aan vermindering van de hinderbeleving.
Optimaliseren geluidinstallatie (omroepinstallatie)	Hinder wordt veroorzaakt door de aard van het geluid. Optimaliseren kan er toe leiden dat de omroepinstallatie in de omgeving niet of nauwelijks meer hoorbaar is	Maatregelen kan er toe bijdragen dat het aantal momenten afneemt	Positief effect gezien de ervaren hinder door de geluid-/omroepinstallatie
Gelijktijdig trainen motorcross en rallycross	Toename (bij gelijktijdig trainen) van circa 5 dB	Aantal dagen met geluidhinder wordt met maximaal circa 20 gereduceerd	Positief effect door kleiner aantal hinderdagen; dit wordt naar verwachting meer gewaardeerd dan het (negatieve) effect van de hogere geluidbelasting op de gecombineerde trainingdagen
Opstellen van en bekendmaken van een jaarkalender voor het gebruik van de banen (in combinatie met vaste dagen en weekenden zonder gebruik van de banen)	Geen	Geen	Doordat bekend is op welke dagen hinder kan worden verwacht is naar verwachting de beleving van de hinder lager (meer acceptatie)
Introduceren van vaste dagen (werkdagen en weekenddagen) waarop mag worden getraind	Geen	Geen	Doordat bekend is op welke dagen hinder kan worden verwacht is naar verwachting de beleving van de hinder lager (meer acceptatie)

Mogelijke maatregel	Effect op geluidniveau in Omgeving (dB)	Effect op aantal momenten dat hinder kan worden ervaren	Effect op beleving van de hinder
Geen trainingen op zondagen	Geen	Geen	Leidt er toe dat er - cumulatief met wegverkeerslawaaï – er tenminste één relatief stille dag per week is
Het gebruik van de banen voor trainingen in de zomermaanden (juni – juli – augustus) beperken	Geen	Geen (door meer gebruik in de andere maanden)	Positief doordat in de maanden dat omwonenden relatief veel buiten zijn er minder hinder door geluid is.
Het gebruik van de banen voor trainingen in de wintermaanden (december – januari - februari) beperken	Geen	Geen (door meer gebruik in andere maanden)	Het niet gebruiken in de wintermaanden heeft een beperkt effect op de hinderbeleving omdat dan geen tot weinig gebruik wordt gemaakt van buitenruimtes en ramen veelal gesloten zijn.
Verdelen van de trainingsuren (maximaal 8 uur per week netto per baan) over twee dagen van elk 4 uur	Geen	Aantal uren blijft gelijk maar is verdeeld over een groter aantal dagen	Negatief doordat op meer dagen geluid waarneembaar zal zijn

### 7.3.2 Twee varianten

Na afstemming met de omgeving en met de gebruikers (verenigingen) van de motor cross en de rallycross zijn twee varianten voor het gebruik van de banen geformuleerd. Deze verschillen ten aanzien van het gebruik door de rallycross.

In beide varianten wordt uitgegaan van de volgende maatregelen om de hinder voor de omgeving te beperken (deze zijn dus niet onderscheidend):

- Elk jaar stellen de gebruikers een jaarplan op waarin wordt opgenomen wanneer de banen worden gebruikt en waarvoor;
- De periode van 8 uur per week wordt verdeeld in twee blokken van elk netto maximaal 4 uur;
- De lunchpauzes (bij twee blokken van 4 uur op een dag) van motorcross en rallycross vallen samen;
- Evenementen (wedstrijden) van motorcross en rallycross kunnen niet in hetzelfde weekend;
- In de wintermaanden december, januari en februari: geen gebruik van de twee banen;
- Gebruik in de weekenden wordt (vooraf, in het jaarplan) vastgelegd. Om voor de omgeving duidelijkheid en één stille dag per weekend (uitgezonderd de wedstrijden) te realiseren is het uitgangspunt dat in de ene week alleen op zaterdag en in de andere week alleen op zondag de banen mogen worden gebruikt (verschil tussen even en oneven weeknummers);
- De geluidinstallatie op de terreinen wordt zodanig aangepast dat de geluidemissie naar de omgeving wordt beperkt.

Omdat de zomermaanden relatief belangrijk zijn voor het gebruik van de banen is er niet voor gekozen de banen in de zomermaanden te sluiten (juni – juli – augustus).

Gezien de relatief beperkte impact van afschermdende voorzieningen, de beperkte ruimte, de kosten en de mogelijke effecten van schermen of wallen in de aanlegfase (zoals het kappen van bomen en houtwallen) is er voor beide varianten voor gekozen om geen schermen of wallen op te nemen.

Wel bestaat in beide varianten de mogelijkheid om – na goedkeuring door de gemeente – afscher-  
mende voorzieningen te realiseren.

Voor beide varianten is het uitgangspunt dat de regeling voor het gebruik van de banen wordt  
vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan.

De twee gebruiksvarianten zijn weergegeven in tabel 7.2.

Tabel 7.2 Twee gebruiksvarianten voor het Eurocircuit

Gebruiks-variant	Aard van de activiteiten	Gebruik door	
		autosport/rallycross	motorcross
1	wedstrijden	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• langer dan 8 uur/week</li> <li>• rijden tussen 08.00 en 20.00 uur</li> </ul> Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> <li>• kamperen</li> <li>• verenigingsleven</li> </ul>	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• langer dan 8 uur/week</li> <li>• rijden tussen 08.00 en 20.00 uur</li> </ul> Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> <li>• kamperen</li> <li>• verenigingsleven</li> </ul>
	trainingen	In principe elke week op vrijdag, zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 09.00 – 12.30 uur</li> <li>• 12.30 – 18.00 uur</li> </ul>	In principe elke week op woensdag en/of vrijdag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13.00 – 17.00 uur</li> </ul> Zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 09.00 – 12.30 uur</li> <li>• 13.30 – 18.00 uur</li> </ul>
2	wedstrijden	9 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• vrijdag – zaterdag – zondag</li> <li>• langer dan 8 uur/week</li> <li>• rijden tussen 08.00 – 19.00 op zaterdag en zondag</li> </ul> Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> <li>• kamperen</li> <li>• verenigingsleven</li> </ul>	3 weekenden per jaar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• langer dan 8 uur/week</li> <li>• rijden tussen 08.00 en 19.00 uur</li> </ul> Daarvoor en daarna: <ul style="list-style-type: none"> <li>• kamperen</li> <li>• verenigingsleven</li> </ul>
	trainingen	11 trainingsdagen (1 per week): <ul style="list-style-type: none"> <li>• maximaal 8 uur/dag</li> <li>• 09.00 – 12.30 uur</li> <li>• 12.30 – 18.00 uur</li> </ul>	In principe elke week op woensdag en/of vrijdag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13.00 – 17.00 uur</li> </ul> Zaterdag of zondag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 09.00 – 12.30 uur</li> <li>• 13.30 – 18.00 uur</li> </ul>

Het overzicht in tabel 7.2 laat zien dat het verschil tussen de varianten zit in het gebruik van de rallycross (autosport). Bij variant 2 is het gebruik meer geconcentreerd in de weekenden en worden minder trainingsdagen mogelijk gemaakt. Omdat bij variant 2 de baan meer dan 3 weken (weekenden) meer dan 8 uur per week wordt gebruikt is het bij deze variant wettelijk verplicht dat een geluidzone wordt vastgesteld. Bij variant 1 kan de geluidzone vervallen. In relatie tot de gebruiksvarianten is het van belang dat voor de rallycross de geluidbelasting van (vrije) trainingsdagen en (inter)nationale wedstrijden niet veel verschilt (zie figuur 4-3 in paragraaf 4.2.3) terwijl voor de motorcross er wel een relatief groot verschil is tussen de geluidbelasting bij (inter)nationale wedstrijden en trainingsdagen.

Voor de trainingen op het motorcrosscircuit geldt dat dit – op basis van informatie van de vereniging – door de week in principe plaatsvindt op woensdagmiddagen. Als de conditie van de baan te slecht is en/of de weersomstandigheden het niet mogelijk maken om te trainen kan in dezelfde

week ook op vrijdagmiddag of in het weekend worden getraind. In hoeverre dit optreedt is onvoorspelbaar, want afhankelijk van de weersomstandigheden.

### 7.3.3 Beoordeling van varianten

De twee varianten zijn als het ware opgebouwd uit een aantal bouwstenen. De bouwstenen zijn in dit geval de activiteiten (trainingen en wedstrijden) van de autosport/rallycross en de motorsport. In paragraaf 4.2 en in het geluidrapport is beschreven welke geluidcontouren en geluidbelastingen bij deze afzonderlijke bouwstenen behoren.

Beide varianten gaan uit van een aantal maatregelen om de hinder voor de omgeving te beperken, zoals het gebruik van de banen op één (vaste) dag per weekend (om en om zaterdag of zondag) en het gelijktrekken van de gebruikstijden in de ochtend en de middag.

Voor beide varianten geldt dat de afstemming tussen de gebruikers van de twee banen (jaarplan voor het gebruik) en de afspraken over het gebruik in de weekenden voor de omgeving meer duidelijkheid geeft over wanneer de baan wordt gebruikt en wanneer het geluid van de baan kan optreden, en (dus ook) wanneer het stil is. Op basis van de reacties uit de omgeving wordt dit als positief ervaren.

Voor het gebruik van de motorcrossbaan is er geen verschil tussen de twee varianten. Voor de rallycross/autosport leidt variant 2 per saldo tot een lager aantal uren dat de baan wordt gebruikt. Bij variant 2 bestaat wel de wettelijke verplichting een geluidzone in het ruimtelijk plan vast te leggen. Uitgangspunt bij deze variant is echter dat de regelingen voor het gebruik zoals die wordt opgenomen in de regels van het bestemmingsplan bepalend is voor het gebruik. De geluidzone biedt daardoor (ook in de toekomst) geen ruimte om het gebruik te verruimen.

Op basis van de gebruiksregels zoals opgenomen in de beschrijving van de varianten kan een indicatie worden gegeven van het aantal dagen per jaar dit in de omgeving het lawaai van het gebruik van de banen kan worden gehoord en het aantal dagen dat het stil is (geen gebruik van de banen). In figuur 7-7 is dat weergegeven voor het gehele jaar. In figuur 7-8 is dit weergegeven voor de gebruiksperiode van 9 maanden (geen gebruik in december, januari en februari).

Uitgangspunten bij deze figuren zijn:

- 52 weken per jaar met 5 wekdagen en 2 weekenddagen;
- 12 weken per jaar (wintermaanden) wordt de baan niet gebruikt;
- Weergegeven is het maximaal aantal dagen dat geluid waarneembaar is;
- Voor de wekdagen gaat het voor de motorcross alleen om de middagperiode (in principe de woensdagmiddag en/of de vrijdagmiddag);
- In het overzicht is er van uitgegaan dat de motorcross per week twee middagen per week traint (maximaal 4 uur per dag). In de praktijk kan een deel daarvan (afhankelijk van de weersomstandigheden) in het weekend plaatsvinden;
- Voor de rallycross is er bij variant 1 van uitgegaan dat 1 dag/week wordt getraind, waarvan de helft op een weekenddag valt en de helft op een wekdag (vrijdag);
- Er is geen rekening gehouden met het gelijktijdig gebruik van de twee banen (trainingen); bij gelijktijdig gebruik neemt het aantal stille dagen toe, maar wordt de geluidbelasting op de gebruiksdagen hoger.

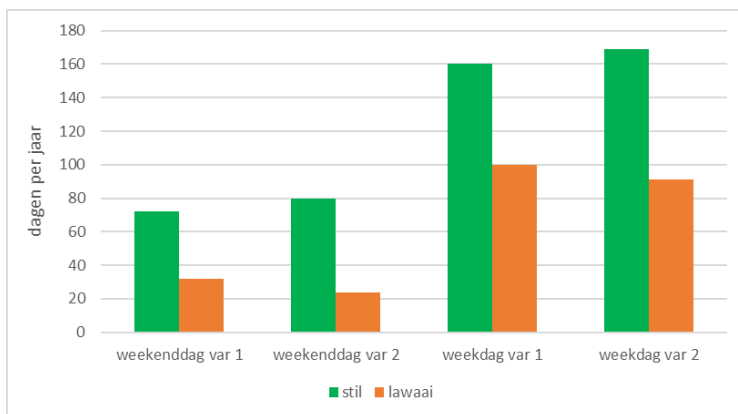
In dit overzicht is alleen weergegeven het **aantal dagen** dat geluid van het gebruik van de banen waarneembaar kan zijn. In paragraaf 4.2 is beschreven dat de geluidbelasting in de omgeving het

grootst is bij de (internationale) motorcrosswedstrijden en in mindere mate ook de internationale wedstrijden van de rallycross. Wedstrijden kunnen alleen in de weekenden.

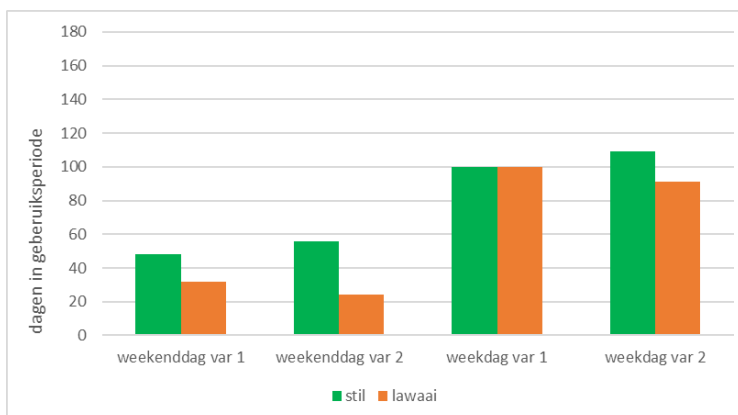
Uit het overzicht blijkt dat in de gebruikperiode er voor de werkdagen (maximaal) ongeveer evenveel dagen met geluid als zonder geluid zijn. Variant 2 is hierbij iets gunstiger dan variant 1.

Als zou worden gekeken naar het **aantal uren** dat geluid waarneembaar is, is het beeld anders: voor de avond- en nachtperiode (tussen 19.00 en 07.00 uur) is er op **werkdagen** geen geluid waarneembaar en voor de dagperiode (tussen 07.00 uur en 19.00 uur) is er op (maximaal) twee middagen per week geluid waarneembaar. Het totaal aantal uren dat geen geluid waarneembaar is daardoor veel groter dan het aantal uren met geluid. Voor de beleving van de geluidhinder door omwonenden is daarbij van groot belang dat de periode waarop geluidhinder kan optreden voorspelbaar is.

Het verschil tussen de gebruikvarianten 1 en 2 is relatief groot voor de **weekenddagen**. Variant 1 leidt tot per saldo wat minder dagen met geluid door wedstrijden in de weekenden, maar tot meer dagen met trainingen (die deels in het weekend kunnen vallen). Voor de weekenden geldt bij beide gebruikvarianten (gebruik toegestaan tussen 08.00 en 19.00 uur) dat geluidhinder kan optreden in nagenoeg de gehele dagperiode (07.00 -19.00 uur). In de avond- en nachtperiode is het stil.



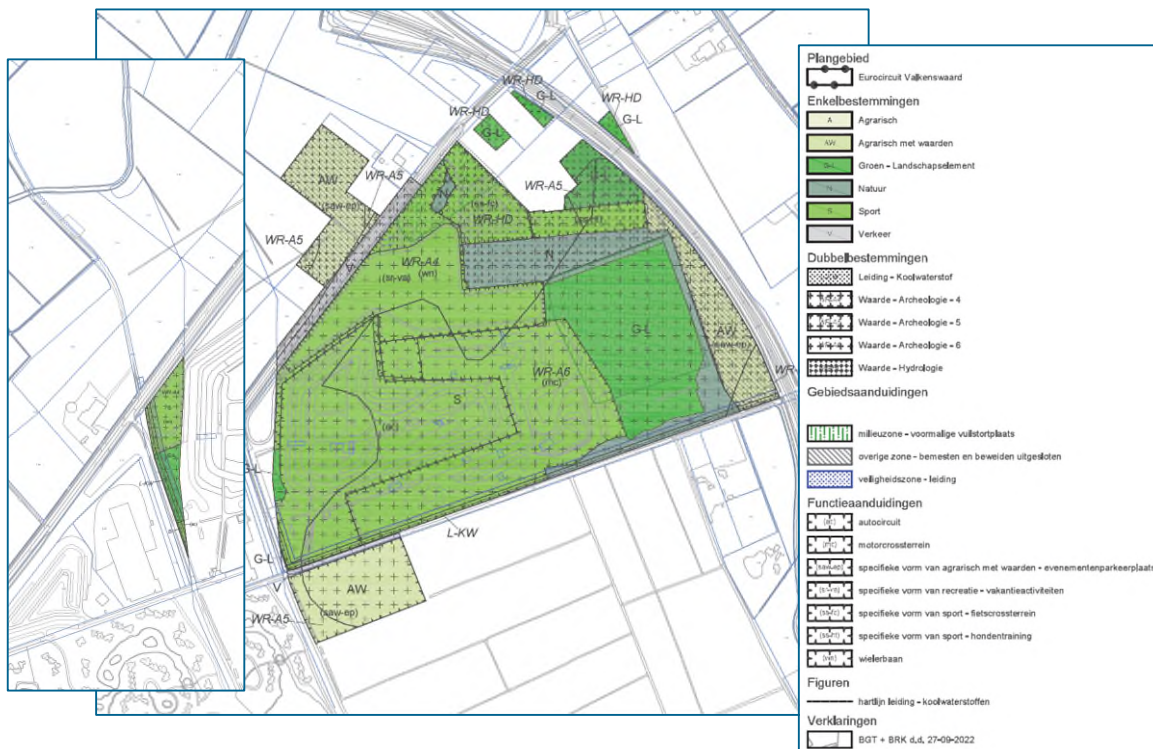
Figuur 7-7 Maximaal aantal dagen per jaar waarop het geluid van de twee banen in de omgeving hoorbaar is. Toelichting in de tekst



Figuur 7-8 Maximaal aantal dagen in de periode van openstelling (maart t/m november) waarop het geluid van de twee banen in de omgeving hoorbaar is. Toelichting in de tekst

## 7.4 Voorkeursalternatief

Op basis van de beschikbare informatie en na afstemming met de omgeving en de stakeholders is er door de twee gemeenten voor gekozen de **gebruiksvariant 1** op te nemen in het ontwerp-bestemmingsplan. De regelingen voor het gebruik bij deze variant (zie tabel 7.2 en de beschrijving van deze variant in paragraaf 7.3.2) is vertaald in regels in het ontwerp-bestemmingsplan. Omdat maximaal 3 weken per jaar meer dan 8 uur per week gebruik wordt gemaakt van de baan voor de rallycross en voor de motorcross vervalt de verplichting voor de geluidzone. Er is daarom geen geluidzone opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.



Figuur 7-9 Plangebied van het voorkeursalternatief, zoals opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. Links het gedeelte in Bergeijk, rechts het gedeelte in Valkenswaard

Vanwege de relatief geringe effectiviteit van afschermende voorzieningen, de inpasbaarheid van schermen of wallen en de kosten is er door de gemeente voor gekozen om in het bestemmingsplan het realiseren van afschermende voorzieningen niet als voorwaarde voor het gebruik op te nemen. Wel wordt in het bestemmingsplan de mogelijkheid opgenomen om geluidwerende maatregelen te treffen.

Naast de gebruiksmaatregelen die zijn gericht op een balans tussen gebruiksmogelijkheden en beperking van de geluidhinder zijn in het voorkeursalternatief maatregelen opgenomen die er toe leiden dat het plan per saldo niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Deze maatregelen bestaan uit het uitbreiden van het plangebied met enkele percelen die momenteel nog een agrarische functie hebben en worden bemest. Als onderdeel van de voorgenomen ontwikkeling wordt deze agrarische functie gewijzigd en de bemesting stopgezet. In het

voorkeursalternatief zijn daarnaast enkele percelen opgenomen die kunnen worden gebruikt voor parkeren bij (grote) evenementen.

## **7.5 Effecten van het voorkeursalternatief**

De effecten van het voorkeursalternatief voor geluid komen overeen met die van de gebruiksva-ri-ant 1 (paragraaf 7.3). Voor de overige effecten volstaat de beschrijving van de effecten in de hoofd-stukken 4 en 5 van dit MER.

Door het toepassen van saldering leidt het plan niet tot een toename van de depositie van stikstof in Natura 2000-gebieden. Doordat het voornemen ook geen andere negatieve effecten heeft op Natura 2000-gebieden is een passende beoordeling niet nodig.

## 8 Leemten in kennis en evaluatie

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

### 8.1 Leemten in kennis en informatie

#### Natuur

##### *Gebiedsbescherming*

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

##### *Soortenbescherming*

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

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

### 8.2 Monitoring en evaluatie

De kans op hinder door geluid in de omgeving kan worden aangemerkt als het belangrijkste omgevingseffect van het Eurocircuit. In hoofdstuk 7 van dit MER zijn twee gebruiksvarianten benoemd, die hebben gediend als basis voor het voorkeursalternatief in het bestemmingsplan. De voorspelbaarheid van het gebruik van de banen en de onderlinge afstemming tussen de gebruikers van de banen is een belangrijk aspect in het terugdringen van de hinderbeleving. Het ligt voor de hand dat de gemeente gaat monitoren of de gebruiksbepalingen worden nageleefd. Bij deze monitoring kan worden afgestemd op de jaarplannen die de verenigingen (motorcross en rallycross) jaarlijks in



onderlinge afstemming moeten opstellen. Ook kan gestructureerd gebruik worden gemaakt van (eventuele) klachten die bij de omgevingsdienst c.q. gemeente binnenkomen.

Na het vaststellen van het bestemmingsplan zijn (ook nog) omgevingsvergunningen noodzakelijk. De monitoring voor het ruimtelijk plan kan worden afgestemd op de handhaving en monitoring van de vergunningen. Hierbij kunnen ook andere aspecten (naast geluid bijvoorbeeld ook verkeer en parkeren bij grote evenementen) worden meegenomen.

## Overzicht van de bijlagen

Bijlage 1:	<b>Gebruik van de circuits</b>
Bijlage 2:	<b>Resultaten geluidberekening</b>
Bijlage 3:	<b>Akoestisch onderzoek</b>
Bijlage 4:	<b>Luchtkwaliteit</b>
Bijlage 5:	<b>Natuurtoets</b>
Bijlage 6:	<b>Stikstofdepositie</b>
Bijlage 7:	<b>Bodemkwaliteit</b>
Bijlage 8:	<b>Archeologie</b>

## **Bijlage 1: Gebruik van de circuits**

## Bijlage 1 Gebruik van de circuits

In de aanloop naar het nieuwe bestemmingsplan is in 2021 door de gemeente Valkenswaard een inventarisatie gemaakt van de activiteiten zoals deze medio 2022 zijn voorzien, ook als basis voor de prognose voor het toekomstige gebruik van het terrein. De informatie is in deze bijlage opgenomen. Dit overzicht is door Peutz gebruikt als input voor de berekeningen van de effecten voor geluid, lucht en stikstof. Dit overzicht is opgesteld in overleg met de verenigingen en gebruikers van de verschillende inrichtingen op het Eurocircuitterrein en is gebaseerd op de kalenders van de diverse verenigingen van de laatste jaren, gespreken met de verenigingen en de vergunningen die zijn afgegeven. Het overzicht is (ten opzichte van het overzicht in de concept-NRD) geactualiseerd en opgenomen in bijlage 1 van de definitieve NRD.

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

### Gebruik door de verenigingen

Tabel 1 Motorcrossactiviteiten

Activiteit	aantal activiteiten	dagen per activiteit	aantal deelnemers per keer	manches per deelnemer	tijdsduur per manche in uren	crossuren per dag	aantal crossuren per jaar	aantal bezoekers per dag	aantal bezoekers per jaar
Grootschalige tweedaagse weekendwedstrijd	1	2	200	3	0,5	300	600	7000	14000
Tweedaagse weekendwedstrijden	2	1	200	3	0,5	300	600	700	1400
Eendaagse wedstrijden (Enduro)	1	1	150	2	2	600	600	300	300
Eendaagse wedstrijden (DMX)	1	1	150	3	0,33	150	150	300	300
Jeugdwedstrijd	1	1	150	3	0,25	112,5	112,5	300	300
Trainingsdagen	34	2	50	3	0,25	37,5	2625	0	0

Tabel 2 Rallycrossactiviteiten

Activiteit	aantal activiteiten	dagen per activiteit	aantal deelnemers per keer	manches per deelnemer	ronden per manche	aantal ronden per dag	aantal ronden per jaar	aantal bezoekers per dag	aantal bezoekers per jaar
Tweedaagse weekendwedstrijden	3	2	130	3,5	4	1820	10920	1000	6000
Eendaagse weekendwedstrijden (1.820 ronden)	6	1	65	7	4	1820	10920	400	2400
Eendaagse weekendwedstrijden (1.400 ronden)	6	1	50	7	4	1400	8400	100	600
Vrije trainingsdagen	18	1	50	15	4	300	5400	25	450

Tabel 3 Overige activiteiten

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

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

## Beheer en onderhoud

t2 Activiteiten beheer en exploitatie motocross

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

t2 *Activiteiten beheer en exploitatie rallycross*

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

t3 *Activiteiten beheer en exploitatie overige verenigingen*

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

## **Bijlage 2 Resultaten geluidberekeningen**

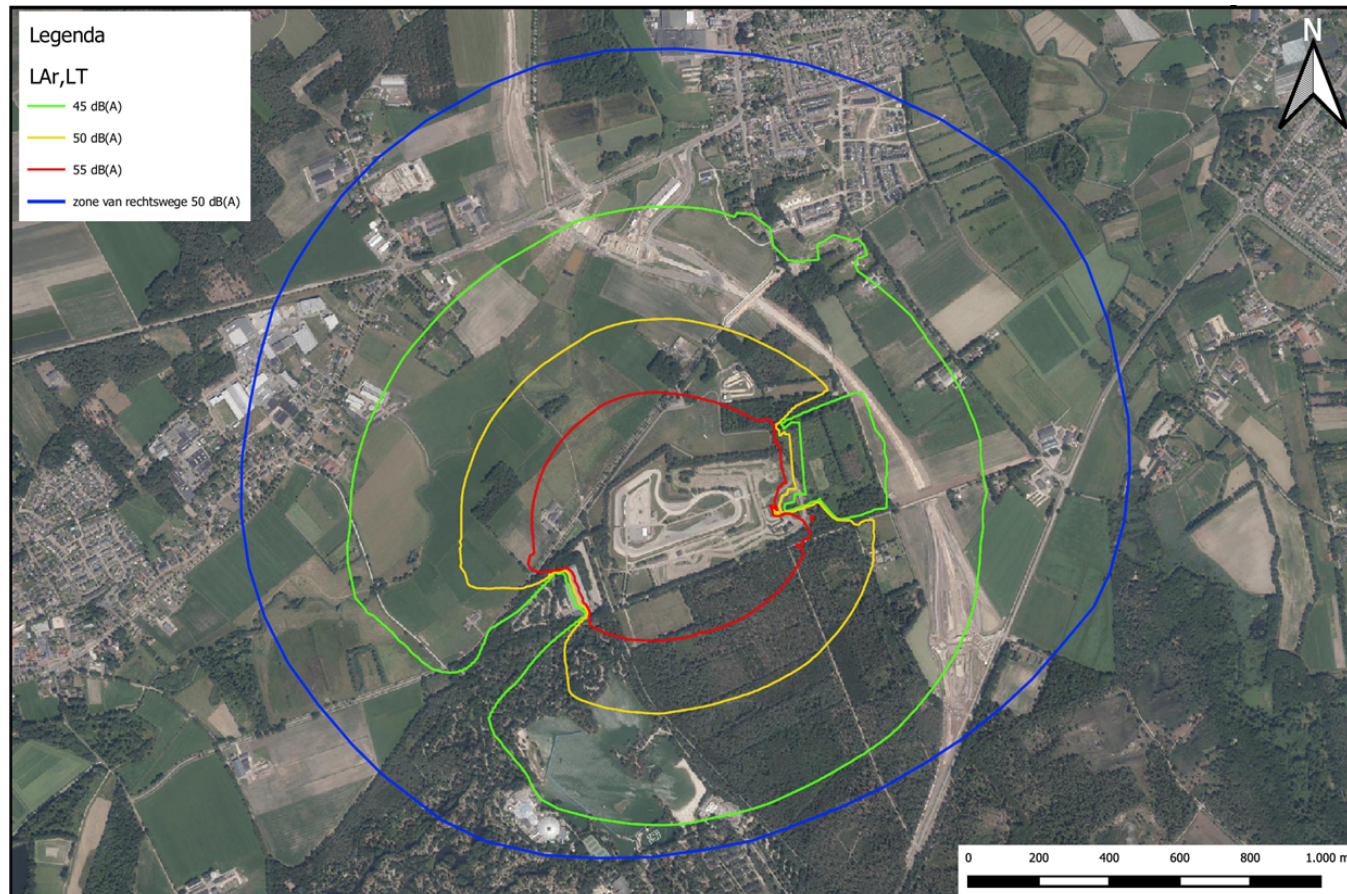
## Bijlage 2 Resultaten geluidberekeningen

Tabel B2.1: Overzicht berekende geluidbelastingen (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau) (gebaseerd op rapportage Peutz)

			Club					Team					
			Inter(nationale)	Kampioenschap	Vrije	Besloten	Team	MX GP	KNMV-wedstrijd	MX-wedstrijd	wedstrijd	Training	
			Kampioenschappen	pen	en	en	Testdagen						
			max	58	54	57	47	42	65	63	57	51	51
			mediaan	45	41	44	34	29	56	54	48	42	41
			min	29	25	28	18	13	40	38	32	25	25
			rallycross					motorcross					
n	Naam	Omschrijving	Hoogte	Inter(nationale)	Kampioenschap	Vrije	Besloten	Team	MX GP	KNMV-wedstrijd	MX-wedstrijd	wedstrijd	Training
				Kampioenschappen	pen	en	en	Testdag					
2	0001_B	Woning Victoriedijk 27	5	50,3	46,2	49,2	39,4	34,4	65,4	63,4	57,3	51,2	50,6
4	0002_B	Woning Victoriedijk 25	5	49,5	45,4	48,4	38,5	33,5	64,2	62,2	56,2	49,9	49,4
6	0003_B	Woning Victoriedijk 15	5	46,1	42	45	35,1	30,2	58,8	56,8	50,8	44,5	44
8	0004_B	Woning Venbergseweg	5	45,8	41,6	44,8	34,8	29,8	57,4	55,4	49,4	43,1	42,6
10	0005_B	Woning Venbergseweg 24	5	44,8	40,7	43,9	33,9	28,9	55,9	53,8	47,8	41,6	41
12	0006_B	Woning Monseigneur Smetsstraat 40	5	49,2	45	48,3	38,2	33,2	60,4	58,3	52,3	46,1	45,5
14	0007_B	Woning Monseigneur Smetsstraat 44	5	52,6	48,5	51,7	41,6	36,6	62,8	60,8	54,8	48,5	48
16	0008_B	Woning Monseigneur Smetsstraat 46	5	51,9	47,7	50,9	40,9	35,9	61,6	59,6	53,6	47,3	46,8
18	0009_B	Woning Weerderdijk 5	5	57,9	53,8	56,8	46,9	41,9	61,1	59,1	53,1	46,9	46,3
20	0010_B	Woning Victoriedijk 21	5	47,4	43,2	46,2	36,4	31,4	60,5	58,4	52,4	46,2	45,6
22	0011_B	Geprojecteerde woonwijk	5	46	41,9	45,2	35,1	30,1	57,3	55,3	49,3	43,2	42,5
25	0012_B	Lage Heide 2	5	46	41,9	45,2	35,1	30,1	57,4	55,4	49,3	43,2	42,6
28	0013_B	Lage Heide 3	5	34,3	30,7	33,6	23,8	18,4	54,7	52,9	46,7	40,6	39,9
31	0014_B	Lage Heide 4	5	45,3	41,2	44,4	34,4	29,4	56,4	54,4	48,3	42,2	41,5
34	0015_B	Kempervennen 1 - huisje 330	5	55,7	51,4	54,4	44,6	39,7	61,6	59,5	53,6	47,3	46,8
36	0016_A	Kempervennen 2 - huisje 376	5	53	48,7	51,7	41,9	37	59,9	57,8	51,9	45,5	45,1
38	0017_B	Bergeijk	5	44,3	40,1	43,2	33,3	28,3	51,8	49,8	43,8	37,5	37
41	0018_B	Bergeijk - provincialeweg	5	42,6	38,4	41,5	31,6	26,7	50,4	48,4	42,4	36,2	35,6
44	0019_B	Woning Weerderdijk 3	5	46,4	42,2	45,2	35,4	30,3	55	53	47	40,8	40,2
46	0020_B	Kempervennen 3	5	46,8	42,5	45,5	35,7	30,8	56,1	54	48,1	41,7	41,2
48	0021_B	Bergeijk - provincialeweg	5	41	36,8	39,9	29,9	25	49	46,9	41	34,7	34,2
51	0022_B	Bergeijk - provincialeweg	5	43,4	39,2	42,3	32,3	27,4	51,3	49,2	43,3	37	36,5
54	0023_B	Geprojecteerde woonwijk	5	33	29	32,1	22,1	17,1	43,8	41,8	35,8	29,6	28,9
57	0024_B	Geprojecteerde woonwijk	5	28,8	24,7	27,8	17,8	12,9	39,5	37,5	31,5	25,3	24,7
60	0025_B	waterskicentrum	5	45,5	41,4	44,4	34,5	29,5	56	53,9	48	41,6	41,1
62	0026_B	Lage Heide	5	44,5	40,5	43,7	33,6	28,6	55,5	53,5	47,5	41,3	40,7
64	0027_B	Lage Heide	5	44,8	40,8	44	33,9	28,9	56	54	47,9	41,8	41,1
66	0028_B	Lage Heide	5	45,2	41,1	44,3	34,3	29,2	56,4	54,4	48,4	42,2	41,6
68	0029_B	Lage Heide	5	31,1	27	30,2	20,2	15,2	48	46,2	40	33,9	33,2
70	0030_B	Lage Heide	5	43,4	39,3	42,5	32,5	27,5	54,3	52,3	46,3	40,1	39,5
72	0031_B	Lage Heide	5	47,4	43,4	46,6	36,5	31,5	58,4	56,4	50,4	44,2	43,5
74	0032_B	Bergeijk rotonde N397	5	42,9	38,7	41,9	31,8	26,9	51,5	49,4	43,4	37,2	36,7
76	0033_B	Bergeijk	5	39,6	35,4	38,5	28,5	23,6	47,7	45,7	39,7	33,4	32,9
78	0034_B	Weerderdijk	5	39,3	35,1	38,1	28,2	23,3	48,2	46,2	40,2	33,9	33,4



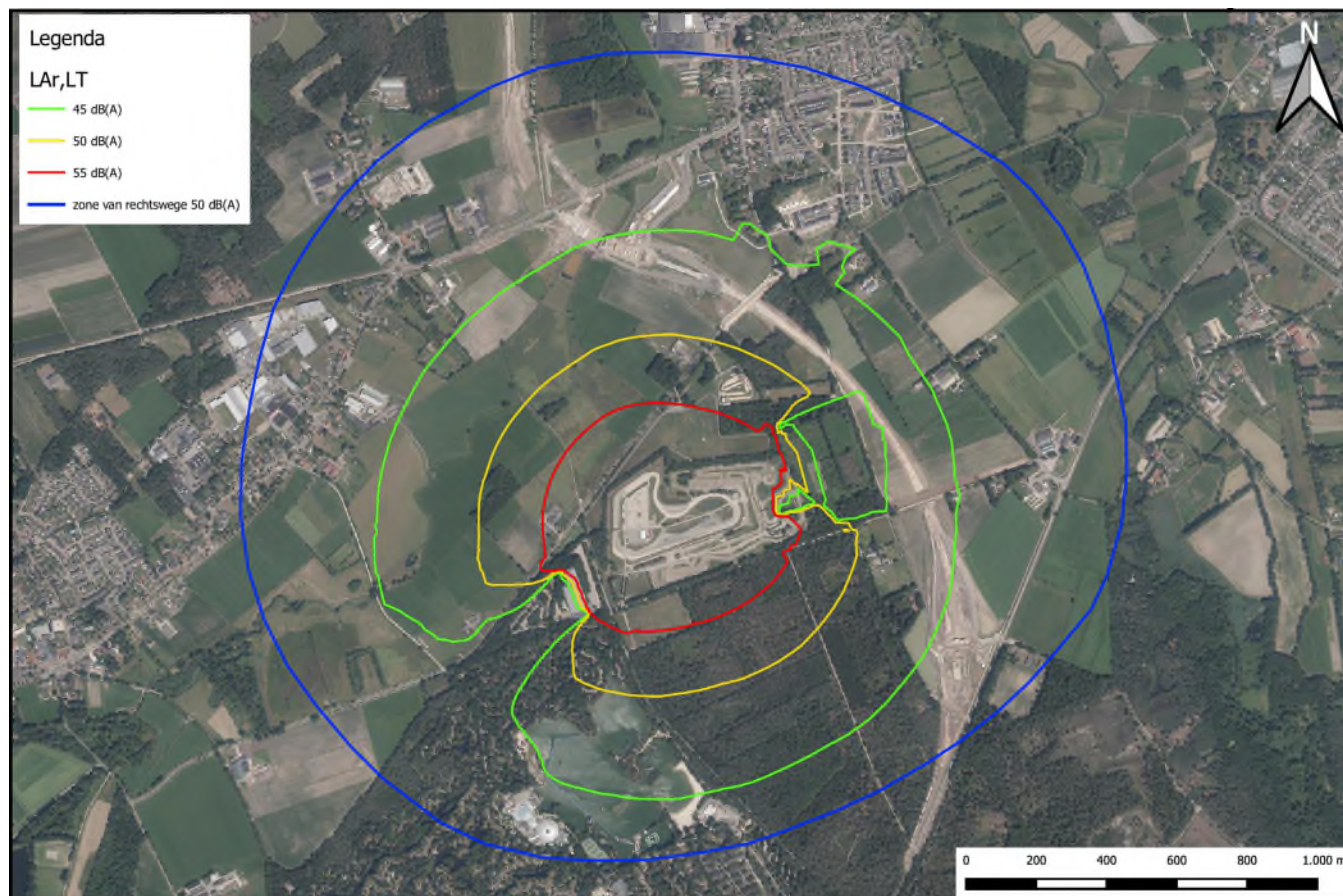
*In navolgende figuren zijn de geluidcontouren weergegeven (overgenomen uit het geluidonderzoek van Peutz). Let op: de kaartuitsneden zijn verschillend waardoor de geluidcontouren van de motorcross kleiner lijken dan die voor de rallycross. Zie ook de figuur in paragraaf 4.2.3.*



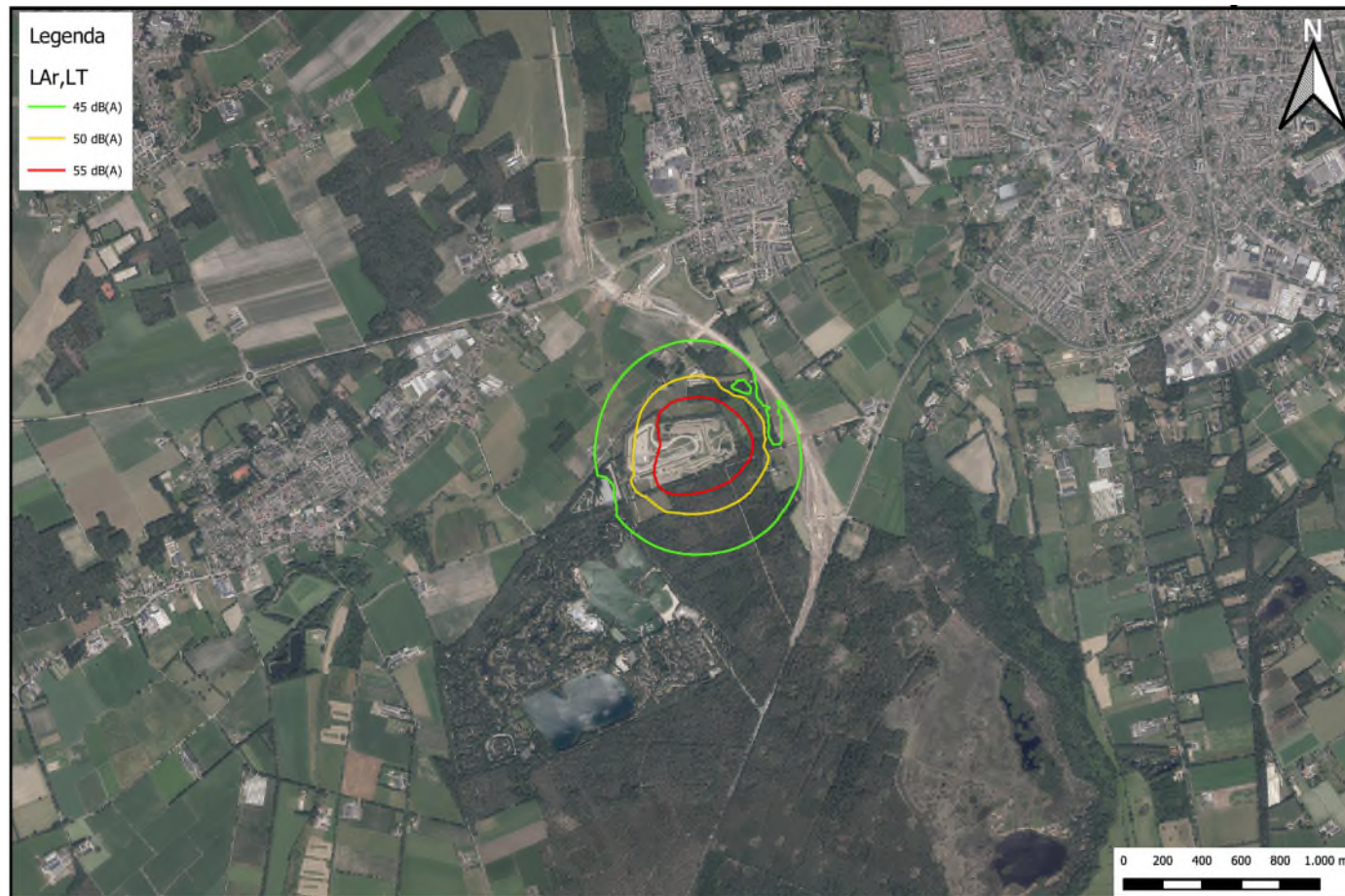
Figuur B2.1: Geluidcontouren (inter)nationale wedstrijd rallycross (bron: Peutz). De blauwe lijn is de geluidcontour van rechtswege



Figuur B2.2: Geluidcontouren KNMV-wedstrijd motorcross (bron: Peutz)



Figuur B2.3: Geluidcontouren vrije trainingsdag rallycross (bron: Peutz). De blauwe lijn is de geluidcontour van rechtswege



Figuur B2.4: Geluidcontouren trainingsdag rallycross (bron: Peutz)

## **Bijlage 3 Akoestisch onderzoek**

## Bijlage 3 Akoestisch onderzoek

*{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}*

## **Bijlage 4 Luchtkwaliteit**



## Bijlage 4 Luchtkwaliteit

*{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}*

## **Bijlage 5 Natuurtoets**

## Bijlage 5 Natuurtoets

*{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}*

## **Bijlage 6 Stikstofdepositie**

## Bijlage 6 Stikstofdepositie

*{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}*

## **Bijlage 7 Bodemkwaliteit**

## Bijlage 7 Bodemkwaliteit

*{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}*

## **Bijlage 8 Archeologie**



## Bijlage 8 Archeologie

*{Deze bijlage is separaat gepubliceerd}*

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

---

## Over Antea Group

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

---

## Contactgegevens

Beneluxweg 125  
4904 SJ OOSTERHOUT  
Postbus 40  
4900 AA OOSTERHOUT

E. [lex.runia@anteagroup.nl](mailto:lex.runia@anteagroup.nl)

[www.anteagroup.nl](http://www.anteagroup.nl)

### Copyright © 2022

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