



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bestemmingsplannen Eurocircuit Valkenswaard

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

18 maart 2019 / projectnummer: 3318



1 Advies over het MER en de aanvulling

De gemeenten Valkenswaard en Bergeijk willen activiteiten op het Eurocircuit, zoals motor-, rally- en fietscross, hondentraining en outdoor vastleggen in nieuwe bestemmingsplannen¹ en nieuwe vergunningen. Voor de besluiten hierover is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeente Valkenswaard heeft de Commissie gevraagd te adviseren over het MER.

Op 15 augustus 2018 heeft Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie'²) geconstateerd dat er in het MER bij meerdere onderwerpen nog belangrijke informatie mist. Zij adviseerde om het MER aan te vullen, voordat de gemeenten over de bestemmingsplannen besluiten. Op verzoek van de gemeente Valkenswaard spreekt de Commissie zich in dit advies uit over de kwaliteit van het MER inclusief de aanvullende informatie.

Wat blijkt uit het MER?

Uit het MER blijkt dat in de afgelopen decennia een juridisch complexe situatie ontstaan is rondom het Eurocircuit. Bestaande vergunningen, het feitelijke gebruik en bestemmingsplannen komen niet meer overeen³. Bovendien is in het verleden geen rekening gehouden met de wettelijke toegestane geluidbelasting⁴. Daarnaast is er de wens om het gebruik voor motor- en rallycross uit te breiden, bestaande bebouwing te legaliseren en één woning te slopen (hierna: het voornemen⁵). In het MER zijn de milieueffecten onderzocht van het voornemen en van drie alternatieven, namelijk 'zone van rechtswege', 'meest milieuvriendelijke alternatief' en 'minder activiteiten rallycross'. Geconcludeerd wordt dat het voornemen en 'minder activiteiten rallycross' geen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor de beschermde natuur en de geluidbelasting op woningen niet toeneemt. Bij het 'meest milieuvriendelijke alternatief' halveert het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen en vermindert de uitstoot van stikstof en de verstoring door geluid op de natuur. Op korte termijn blijkt het 'meest milieuvriendelijke alternatief' volgens het MER echter niet uitvoerbaar, omdat dit alternatief uitgaat van volledig elektrisch rijden, hetgeen in de praktijk pas over enkele tientallen jaren mogelijk zal zijn. Ook geeft het MER aan dat het alternatief 'zone van rechtswege' om andere redenen dan geluid niet vergunbaar is.

-
- ¹ De Commissie heeft ontvangen het concept bestemmingsplan Geluidcontour Eurocircuit, NL.IMRO.1724.BPWgeb4013-VOOR, en het ontwerp-bestemmingsplan Eurocircuit, NL.IMRO.0858.BPeurocircuit-ON01. Ontwerp-vergunningen zijn op het moment van advisering niet beschikbaar.
 - ² De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via de link [3318](#) of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.
 - ³ In dit verband benadrukt de Commissie het belang van een helder beeld van welke activiteiten wel of niet legaal zijn. Nu daar meerdere rechtszaken over aanhangig zijn gemaakt, zou de uitkomst daarvan helpen om een beschrijving van de juiste referentiesituatie te kunnen geven in het MER.
 - ⁴ Op 1 juli 1993 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Op dat moment is voor terreinen met veel lawaai waar geen geluidzone voor was vastgesteld, een geluidzone van rechtswege gaan gelden. Deze geluidzone van 50 dB(A) is bepaald door het gebruik, zoals vastgesteld door DGMR in 1985.
 - ⁵ Het voornemen is in de ontwerp-bestemmingsplannen voor het Eurocircuit (zie voetnoot 1) mogelijk gemaakt.

Wat is advies van de Commissie?

De Commissie is van mening dat de aanvulling belangrijke nieuwe informatie geeft over het voornemen en de mogelijke alternatieven. Deze nieuwe informatie maakt een betere afweging over het voornemen (en de alternatieven) mogelijk. Zo is bijvoorbeeld de verkeerssituatie bij een reguliere bedrijfsvoering goed in beeld gebracht. Ook is uitgebreider ingegaan op de feitelijke activiteiten. In zijn algemeenheid merkt de Commissie op dat veel informatie in de bijlagen en niet in de hoofdtekst van het MER is te vinden, en dat in de bijlagen keuzes gemaakt zijn, bijvoorbeeld om een mitigerende maatregel af te laten vallen. De Commissie vindt dat dat niet de transparantie ten goede komt. Daarnaast is de systematiek van MER dat eerst de effecten beschreven zijn en dat daarna pas keuzes gemaakt worden.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER en de aanvulling daarop echter nog een aantal tekortkomingen. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het Eurocircuit. Het gaat om de volgende punten:

- om een vergelijking van milieueffecten tussen het voornemen en de alternatieven daarvoor te kunnen maken, is het van groot belang dat de legale situatie juist en navolgbaar beschreven is. In het MER zijn milieueffecten nu mogelijk onderschat;
- het MER gaat niet uit van de maximale mogelijkheden die het plan biedt, bijvoorbeeld ten aanzien van incidentele, niet aan het Eurocircuit gerelateerde evenementen;
- het MER gaat onvoldoende in op maatregelen die nadelige effecten voor geluid, beschermde natuur en verkeer kunnen verminderen of wegnemen.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de bestemmingsplannen voor Eurocircuit. Voor de vergunningverlening doet de Commissie een aanbeveling (mitigerende maatregel natuur).

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



Figuur 1: Activiteiten in het plangebied (bron: MER d.d. januari 2019, blz. 16)

Achtergrond

Omdat het plan kaders stelt voor de uitbreiding van het crossen met gemotoriseerde voertuigen en wellicht effecten heeft op nabijgelegen Natura 2000-gebieden, moet een plan-MER worden gemaakt. De colleges van burgemeesters en wethouders van Valkenswaard en Bergeijk zijn de initiatiefnemers en de gemeenteraden zijn het bevoegd gezag voor het MER. De gemeenten hebben de Commissie gevraagd om het MER te toetsen.

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van de gemeente Valkenswaard en van de gemeente Bergeijk – besluiten over de bestemmingsplannen.

2 Toelichting op het advies

2.1 Referentiesituatie en voornemen

MER/Aanvulling op het MER

De Commissie vindt het essentieel voor het MER dat de feitelijke, legale situatie juist in beeld is. Deze vormt samen met de autonome ontwikkeling de referentiesituatie. Als immers een deel van het voornemen onder de referentiesituatie wordt gevat, zijn de gevolgen van het voornemen kleiner. Dat geeft een vertekend beeld van de omvang en daarmee de effecten van het voornemen. Illegale situaties maken geen deel uit van de referentiesituatie maar van het voornemen.

In haar vorige advies over het Eurocircuit van 15 augustus 2018 geeft de Commissie ook aan dat in het MER onvoldoende duidelijk is wat de feitelijke, legale situatie is. In het voorliggende MER is een goede slag gemaakt om deze te verduidelijken, maar het beeld is nog steeds niet volledig. Dit betekent dat de input voor de berekeningen –onder andere met betrekking tot stikstofdepositie en geluid– waarschijnlijk aangepast moeten worden. De Commissie noemt hierna een aantal onvolledigheden/inconsequenties.

Overige activiteiten

In hoeverre het gebruik door de Toer- en Wielclub De Kempen, Fietscrossclub Lion d'Or, Politiehondenvereniging De Verdediger en de schietlocatie van het St. Martinusgilde feitelijk bestaand en legaal zijn, heeft de Commissie op basis van de beschikbare stukken niet na kunnen gaan. Dit betekent mogelijk dat bijvoorbeeld de verkeersaantrekkende werking en geluidseffecten ten opzichte van de referentiesituatie toenemen.

MVV en NRV

Volgens het MER voorzien de bestaande milieuvergunning voor Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV) en voor Nederlandse Rallycrossvereniging (NRV) in:

- het gebruik van het terrein voor het rijden met gemotoriseerde voertuigen maximaal 8 uur per week⁶;
- naast dit gebruik mogen maximaal 3 weekenden voor wedstrijden benut worden.

De vergunningen bevatten geen geluidvoorschriften. Van rechtswege geldt een geluidcontour van 50 dB(A) rond de terreinen.

In de inventarisatie van het feitelijk gebruik in bijlage 1 bij het akoestisch onderzoek worden verschillende termen gehanteerd: wedstrijden, evenementen, trainingsdagen, testdagen en op- en afbouwdagen. Onduidelijk is of en zo ja welk deel op te vatten is als '3 weekenden voor wedstrijden' zoals in de vergunningen omschreven. De activiteiten in de bijlage 1 worden geteld in dagen en niet in weekenden. Dit maakt de tabellen naar de mening van de Commissie moeilijk navolgbaar⁷. Bovendien is de vergelijking niet alleen nodig vanwege

⁶ Dat zou overeenkomen met 52x8 uur=416 uur (gelijkelijk verdeeld over de weken).

⁷ In bijlage 1 bij het luchtkwaliteit onderzoek staat de analyse van de afgelopen 10 jaar van het feitelijk gebruik. De Commissie is van mening dat voor een helder inzicht in de gehanteerde aantallen, de onderbouwing van de referentiesituatie en het voornemen, al deze gegevens met een nadere toelichting in het hoofdrapport bij elkaar hadden moeten staan, zodat voor een ieder navolgbaar is wat de plannen omvatten en waarmee wordt vergeleken

geluideffecten, maar ook om de overige effectbeschrijvingen (bijvoorbeeld natuur) en de beoordeling daarvan te kunnen volgen⁸.

Het gaat volgens bijlage 1 bij het akoestisch onderzoek in de feitelijke, legale situatie voor NRV om 10 dagen voor wedstrijden: dit nog afgezien van op- en afbouw Dakar Pre Proloog (9 dagen), en de aankomst van deelnemers rallycross (5 dagen). Als 3 weekenden gelijk is aan 6 dagen, dan meent de Commissie dat een deel van de 'wedstrijden/evenementen' niet legaal (4 dagen per jaar): dit hoort daarmee tot het voornemen.

Voor het reguliere gebruik wordt 94 dagen in de tabel vermeld, met een urenspecificatie. In totaal gaat het dan om 441 uur. Ook dit lijkt ruimer dan hetgeen de vergunning toelaat, zodat wellicht ook een deel van deze uren (25) tot het voornemen hoort.

Daarnaast vindt 8 dagen verhuur plaats, deze dagen zijn niet in de berekeningen meegenomen omdat die akoestisch niet relevant zouden zijn. Niet is onderbouwd waarom deze activiteiten afwijken van de andere activiteiten met gemotoriseerde voertuigen.

Voor MVV staat bij het huidige gebruik in de bijlage 12 dagen per jaar voor evenementen. Vergeleken met de vergunning (3 weekenden) horen daarvan naar de mening van de Commissie 6 dagen bij het voornemen en niet bij de referentiesituatie.

Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 24 oktober 2018 blijkt dat de feitelijke situatie van de loop van de baan niet overeenkomt met de vergunning voor het motorcrosscircuit van 31 augustus 1993. In de noordoostelijke hoek is een extra lus in de baan aangebracht en in de zuidoostelijke hoek is de bocht ruimer gemaakt, aldus de Afdeling. Niet uitgesloten is dat de geluidbelasting ter plaatse van Victoriédijk 27 hoger is dan hetgeen vergund is, aldus de Afdeling⁹.

Daarnaast volgt uit de uitspraak dat het gebruik van de gronden in strijd met de bestemming 'voorlopig zandwinning/vuilstort/definitief bos' niet onder het overgangsrecht vallen, voor zover sprake is van een andere aard en intensivering van het gebruik ten behoeve van evenementen. Evenementen zoals de Dakar Pre Proloog zijn qua aard en intensivering een toename van de situatie op de peildatum en vallen daarom niet onder het overgangsrecht, aldus de Afdeling. Het MER noemt de uitspraak wel in de tekst, maar in de bijlage bij het akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden met deze uitspraak¹⁰.

Volgens de Commissie heeft deze uitspraak tot gevolg dat de bochten in het oostelijk gedeelte van de baan van MVV ten behoeve van evenementen niet onder de referentiesituatie vallen, maar tot het voornemen behoren.

Ook moet volgens de uitspraak van de Afdeling het geluidniveau van evenementen binnen de begrenzingen van de vergunning blijven. Dit kan niet in een afzonderlijk geluidsregime in de evenementenvergunning geregeld worden. In het ontwerp-bestemmingsplan wordt uitgegaan

⁸ In de zienswijzen worden ook nog mogelijke nadelige effecten op de bodem genoemd.

⁹ De Commissie schat in dat het verschil ongeveer 1 dB(A) is, op basis van de (lastig leesbare getallen in) figuren 8.1-8.3 van het akoestisch onderzoek.

¹⁰ Eenzelfde redenering geldt mogelijk ook ten aanzien van 4-uurs Enduro en andere evenementen die qua aard en intensivering zijn toegenomen ten opzichte van de situatie op de peildatum.

van maximaal 70 dB(A) voor evenementen, terwijl het MER uitgaat van geen geluidstoename ter plaatse van woningen bij de voorgenomen activiteit.

Overigens vraagt de Commissie zich af hoe dit voornemen zich verhoudt tot de geluidzone¹¹: Op basis van de Handreiking is het overigens verdedigbaar op ten hoogste 12 dagen per jaar een hogere grenswaarde te hanteren voor het maximale geluidniveau (piekgeluiden) dan de bovengrens van 75 dB(A). De Commissie meent dat niet navolgbaar is dat de geluidstoename voor evenementen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie.

Uit de uitspraak van de rechtbank inzake een handhavingsverzoek volgt dat Supermoto-activiteiten niet zijn toegestaan. Ook deze zijn ten onrechte in het MER in de referentiesituatie meegenomen (1 dag wedstrijd en 28 trainingdagen)¹².

Het MER beschrijft dat op dit moment een rechterlijke uitspraak verwacht wordt over het gebruik voor rijvaardigheidstrainingen. De Commissie beveelt aan de uitkomst daarvan af te wachten voordat over het bestemmingsplan besloten wordt, omdat dit mogelijk ook gevolgen heeft voor de beschrijving van de referentiesituatie.

De Commissie adviseert, in een aanvulling op het MER, voordat over de bestemmingsplannen besloten wordt:

- de referentiesituatie nauwkeurig en navolgbaar in beeld te brengen, zodat ook een juist beeld ontstaat van de effecten van het voornemen en de alternatieven daarvoor;
- naar aanleiding daarvan de onderliggende berekeningen, met name met betrekking tot geluid en stikstofdepositie¹³, zo nodig aan te passen.

2.2 Effecten voornemen en alternatieven

2.2.1 Maximale mogelijkheden

De Commissie is van mening dat het MER niet uitgaat van de maximale mogelijkheden, die het bestemmingsplan biedt voor evenementen. Zo is in het plan het beoogde evenemententerrein groter dan in de feitelijke, legale situatie. Mogelijk leidt dit tot een toename van het aantal bezoekers en andere milieueffecten. Ook maakt het plan 2 overnachtingen voor en na een evenement mogelijk¹⁴. De intensivering van het gebruik heeft mogelijk effecten op beschermde soorten, zoals vleermuizen.

¹¹ Volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State (bijvoorbeeld zaaknr. 200600350/1 d.d. 21 februari 2007) is het niet toegestaan bij geluidgezoneerde circuits een uitzondering te maken voor de incidentele bedrijfssituatie als het gaat om toetsing aan de geluidzone. Dit betekent dat voor het rallycrosscircuit ook de meest luidruchtige wedstrijden dienen te worden getoetst aan de (verkleinde) zonegrens.

¹² Op het moment van advisering is nog niet bekend of commerciële activiteiten (rijvaardigheidstrainingen) onder de feitelijke, legale situatie vallen; het MER merkt dit terecht op en wordt zo nodig aangepast naar aanleiding van een rechterlijke uitspraak.

¹³ Op 7 november 2018 heeft het Europese Hof van Justitie vragen beantwoord van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) over de verenigbaarheid van het PAS met de Europese natuurregelgeving. Het Hof keurt een programmatische aanpak goed, maar laat de vraag of de Passende beoordeling van het PAS voldoende is om op basis daarvan depositieruimte te verlenen aan de nationale rechter. Daarvoor is nodig dat aantasting van natuurlijke kenmerken met wetenschappelijke zekerheid kan worden uitgesloten. De verwachting bestaat dat de Afdeling hierover in het voorjaar uitspraak doet. Volgens de PAS-partners kan in ieder geval tot dat moment van het PAS gebruik worden gemaakt. [Zie TK 2018-2019, 32 670, 141]. In het voorliggende MER blijft de stikstofdepositie onder de PAS-grens van 0,05 mol/ha/jaar. Mogelijk wordt die grens overschreden als de referentiesituatie wijzigt.

¹⁴ Zie artikel 6.5.3 van de planregels.

Ook voorziet het ontwerp–bestemmingsplan in het 4 keer per jaar houden van evenementen, die geen relatie hebben met het Eurocircuit. Dit type evenementen is niet in het MER of de onderliggende onderzoeken beschreven en onderzocht, terwijl dit naar verwachting ingrijpende effecten kan hebben vanwege de verkeersaantrekkende werking, het geluid van verkeer en van bezoekers en de verstoring van natuur.

In het plan zijn bijvoorbeeld ook geen beperkingen gesteld aan het gebruik met voertuigen zonder verbrandingsmotoren (alternatief 2). In het MER is niet ingegaan op de milieueffecten daarvan, terwijl bij deze activiteiten wel andere geluidbronnen dan motorgeluid maatgevend kunnen zijn (zoals bandengeluid, omroepinstallatie, baanonderhoud)¹⁵.

Ook worden in het voornemen outdoor–activiteiten mogelijk gemaakt. Dit komt niet tot uiting in de beschrijving van het voornemen of de alternatieven daarvoor, en in het onderzoek naar de milieueffecten.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER – voordat over de plannen besloten wordt – uit te gaan van de maximale mogelijkheden, die de plannen bieden.

2.2.2 Verkeer

Uit het Mobiliteitsonderzoek blijkt dat de lokale wegen tijdens de grotere evenementen het verkeer niet kunnen verwerken. De I/C–waarden zijn op de toeleidende hoofdwegen (N69, N397) maar ook direct rond het plangebied zodanig hoog, dat daar files ontstaan die pas ver buiten de drukste uren zullen oplossen. De in het mobiliteitsonderzoek voorgestelde oplossing met verkeersregelaars nabij de parkeerterreinen kan dit probleem volgens de Commissie niet oplossen. Het MER geeft niet aan hoe het verkeersaanbod tijdens evenementen kan worden aangepakt. Door sturing van het verkeer over meerdere routes, het eerder afvangen van verkeer in combinatie met gebruik van pendelvervoer en met meer spreiding in aankomsttijden zijn mogelijke oplossingen die in het MER onderzocht moeten worden.

De Commissie heeft geen inzicht welke maatregelen worden voorzien op de lokale wegen die dienen ter ontsluiting van het gebied zoals bijvoorbeeld de Kempervennendreef. Dat is niet alleen van belang voor de kwaliteit van de doorstroming, maar ook voor de verkeersveiligheid op deze wegen. De Commissie adviseert om hierbij de verkeersongevallen van de afgelopen jaren nader in beeld te brengen.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, – voordat over de bestemmingsplannen besloten wordt – maatregelen te beschrijven die verkeersoverlast tijdens evenementen kunnen beperken.

¹⁵ In het akoestisch onderzoek bij het 'meest milieuvriendelijke alternatief' is dit niet berekend omdat ervan uitgegaan wordt dat geen geluidseffecten optreden. In het onderzoek luchtkwaliteit staat echter dat "Het is niet realistisch dat ook het baanonderhoud en het verkeer van en naar het Eurocircuit volledig elektrisch is. Om die reden is in deze variant aangenomen dat het baanonderhoud en het verkeer van en naar het Eurocircuit nog plaatsvindt met voertuigen met verbrandingsmotor".

2.2.3 Beschermden soorten

In het MER wordt aangegeven dat het aantal evenementen in alternatief 3 boven de 10 keer per jaar blijft en daarom als continu geluid moet worden gezien. In het achtergronddocument Natuurtoets is echter moeilijk navolgbaar hoe de grenswaarde tussen niet continu en continu geluid is afgeleid uit de Studie van Sierdsema (2014). Deze studie geeft naar het oordeel van de Commissie een genuanceerder beeld dan de in het MER gehanteerde grenswaarde, waarbij niet alleen een range van 10–12 maal wordt aangegeven, maar ook dat een hogere frequentie van (niet continu) geluid in het broedseizoen een belangrijk verstoring karakter kan hebben. Het is daarom van belang meer in detail inzichtelijk te maken welke veranderingen in geluid (continu en niet continu met daaraan gekoppeld de maximale geluidsemissie) er bij de alternatieven optreden in vergelijking tot de referentie (zie ook par. 2.1) en op basis daarvan de effecten nauwkeuriger en navolgbaarder te beoordelen aan de hand van de handvaten uit de studie van Sierdsema.

De Commissie verwijst ook naar hetgeen in dit verband in paragraaf 2.2.1 is vermeld in relatie tot maximale mogelijkheden.

Mogelijke mitigerende maatregelen zijn in het MER ten onrechte niet onderzocht. Een mogelijke mitigerende maatregel zou kunnen zijn om evenementen buiten het broedseizoen te laten plaatsvinden.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER – voordat over de bestemmingsplannen besloten wordt – de (effecten van) mitigerende maatregelen voor beschermden soorten te beschrijven.

2.2.4 Geluid

Ten aanzien van geluid meent de Commissie dat het MER op een aantal punten niet volledig is. Zij verwijst naar hetgeen hierover in vorige paragrafen is vermeld. Daarnaast constateert de Commissie het volgende.

De activiteiten rond Supermoto worden in het plan mogelijk gemaakt. Als beperking is hiervoor gesteld dat deze activiteiten maximaal 50 dB(A) produceren ter plaatse van de geluidzone. Nergens in het bestemmingsplan, het MER of het akoestisch onderzoek is de ligging van de verkleinde zone onderbouwd. Ook is niet aangegeven welke woningen binnen de zone zijn gelegen en of hier hogere grenswaarden voor zijn vastgesteld. Ook is niet onderbouwd waarom het motorcrossterrein is gedezoneerd en hoe zich dit verhoudt tot de evenementen waarbij het autocircuit en het motorcrossterrein gezamenlijk worden gebruikt (Dakar Pre Proloog, 4-uurs Enduro). In het MER geldt voor de activiteiten training Supermoto een geluidbelasting van maximaal 58 dB(A) bij woningen.

In de geluidberekeningen is in de referentiesituatie ten onrechte uitgegaan van het totaal aantal oppervlak gebouwen. Omdat gebouwen een afschermden werking kunnen hebben, zijn de effecten van het berekende voornemen wat dit betreft wellicht iets gunstiger dan het MER laat zien. Overigens zijn landschappelijk effecten daardoor juist weer onderschat: volgens het MER zijn er geen landschappelijk effecten nu het laagbouw betreft, terwijl 2.500 m² gebouwen wordt gelegaliseerd.

Mogelijke mitigerende maatregelen zijn in het akoestisch onderzoek bij het MER onderzocht, met name het toepassen van geluidwallen, maar reeds in het akoestisch onderzoek wordt besloten dat die maatregel niet toegepast gaat worden. Een beschrijving van effecten van maatregelen hoort volgens de Commissie plaats te vinden in het MER. Vervolgens kan zinvolle besluitvorming plaatsvinden om de maatregelen al dan niet toe te passen. Daarnaast is onterecht geoordeeld dat een gevelgeluidwering van 23 dB(A) bij alle bestaande woningen aanwezig zal zijn. Dit blijkt in praktijk vaak niet het geval te zijn en kan niet worden gesteld zonder nader onderzoek. Gezien de hoge geluidbelasting bij enkele woningen acht de Commissie dit onderzoek wel noodzakelijk.

Daarnaast missen bij de mitigerende maatregelen de concrete eisen en randvoorwaarden, die nodig zijn om aan de volgende uitgangpunten te voldoen (als deze niet te formuleren zijn moeten onderstaande bronnen alsnog in de onderzoeken worden betrokken):

- omroepinstallatie;
- muziek;
- geluid van toeschouwers;
- eventueel geluid van outdoor-activiteiten (afhankelijk van de invulling daarvan).

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voordat over de bestemmingsplannen besloten wordt, geluideffecten en effecten van mogelijke mitigerende maatregelen nader te onderzoeken.

2.2.5 Lucht

In het onderzoek luchtkwaliteit zijn aannames gedaan voor de emissiekentallen voor NO_x, PM₁₀ en PM_{2,5} voor rallyauto's en crossmotoren. De Commissie meent op basis van expert-judgement dat dat reëel is, maar zeker voor de kentallen voor PM_{2,5} ontbreekt een onderbouwing. De Commissie meent dat dit bij de leemten in kennis genoemd had moeten worden en beveelt aan dit onderdeel in een monitoringsvoorstel op te nemen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

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

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Tanja Bremer

dr. Henk Everts

ing. Ben Peters

ir. Harry Webers (voorzitter)

mr. drs. A. Wagenmakers (secretaris)

Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan Eurocircuit Valkenswaard en bestemmingsplan Eurocircuit Bergeijk

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

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

Bevoegd gezag besluiten

De gemeenteraden van de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk.

Initiatiefnemer besluiten

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

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

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

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

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

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

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

