

MER Eurocircuit
Gemeente Valkenswaard

MER Eurocircuit Gemeente Valkenswaard

Opdrachtgever : Gemeente Valkenswaard
 Projectnummer : 20170640
 Status rapport / versie nr. : C01
 Datum : 25 april 2018
 Opgesteld door : mr. ir. H. Wenting/ ing. J.A.F.J.M. Sips/ drs. C.J.M. Ottenhof/
 M.A.N. van den Nouweland
 Gecontroleerd door : drs. ing. M.G.A. van den Brink
 Voor akkoord : drs. ing. M.G.A. van den Brink

Paraaf : 

Versie nr.	Datum	Omschrijving	Opgesteld door	Gecontroleerd door
C01	25-04-2018	Concept MER Eurocircuit	HW/JS/CO/MN	MB



INHOUD blz.

SAMENVATTING	3
1 INLEIDING.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Een nieuw bestemmingsplan.....	7
1.3 Waarom een m.e.r. doorlopen	8
1.4 Waar voldoet de MER aan	8
1.5 Te nemen besluiten.....	9
1.6 Commissie voor de milieueffectrapportage.....	9
1.7 Proces	9
1.8 Leeswijzer	11
2 KADERS VOOR HET MER.....	12
2.1 Het plangebied	12
2.2 Het studiegebied.....	15
2.3 Relevante plannen en besluiten voor het MER.....	15
2.4 Relevante beleidskaders en wet- en regelgeving voor het MER	18
2.5 Beoordelingsthema's	20
2.6 Wijze van beoordelen	21
3 VOorgenomen activiteit en alternatieven	22
3.1 Huidige situatie	22
3.2 Autonome ontwikkeling	23
3.3 Referentiesituatie	23
3.4 Nut en noodzaak.....	24
3.5 De voorgenomen activiteit	24
3.6 Alternatieven	25
4 EFFECTEN OP HET WOON- EN LEEFKLIMAAT.....	27
4.1 Geluid	27
4.2 Luchtkwaliteit	33
4.3 Externe veiligheid.....	37
4.4 Geur.....	42
4.5 Stof.....	43
4.6 Mobiliteit	43
5 OVERIGE MILIEUEFFECTEN	49
5.1 Natuur.....	49
5.2 Bodem	51
5.3 Water.....	56
5.4 Archeologie	59

6	OVERZICHT EFFECTEN EN CONCLUSIES.....	62
6.1	Overzicht effecten.....	62
6.2	Cumulatie.....	63
6.3	Conclusie.....	63
7	LEEMTEN IN INFORMATIE EN EVALUATIE	65
7.1	Leemten in informatie	65
7.2	Evaluatie	65

BIJLAGEN

- 1 Akoestisch onderzoek MER Eurocircuit
- 2 Onderzoek luchtkwaliteit MER Eurocircuit
- 3 Natuurtoets Eurocircuit Valkenswaard
- 4 Aerius berekening
- 5 Bodemonderzoek MER Eurocircuit
- 6 Archeologisch Bureauonderzoek (BO) Valkenswaard Eurocircuit

SAMENVATTING

Het Eurocircuit

Op het Eurocircuit zijn verschillende verenigingen gehuisvest, waaronder de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV). Het gebruik van het Eurocircuit is juridisch-planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan 'Buitengebied 1977'. In dit bestemmingsplan zijn geen restricties opgenomen over het aantal gebruiksuren van het circuit. Bovendien is er geen onderscheid gemaakt in terreingebruik. Overal worden de aangegeven sporten en activiteiten op dit moment toegestaan. Het planologisch regelen van het (gewenste) gebruik van het Eurocircuit met aanvaardbare kaders kent een lange voorgeschiedenis die nog niet is afgerond. Hierdoor is voor de gemeente Valkenswaard, alle belanghebbenden van het Eurocircuit, de omwonenden en omliggende bestemmingen (zoals het vakantiepark Kempervennen) en de aangrenzende gemeente Bergeijk sprake van een onduidelijke situatie. De gemeente Valkenswaard heeft besloten om een einde te maken aan deze onduidelijkheid en een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit op te stellen.

Waarom dit milieueffectrapport (MER)?

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

Wat is een MER en wat is het doel?

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

Voorgenomen activiteit en alternatieven

In dit MER is de milieubelasting van de vergunde activiteiten van de NRV en de MVV onderzocht. (de referentiesituatie). Vervolgens is de milieubelasting van de (uitbreidings)wensen van beide verenigingen (de voorgenomen activiteit) ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld. Om een beeld te krijgen wat de milieubelasting is van de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan, is de mogelijke milieubelasting op basis van de geldende geluidzone van rechtswege onderzocht (alternatief 1). Binnen deze zone van rechtswege is een 14 keer zo intensief gebruik van het rallycrosssterrein mogelijk ten opzichte van de referentiesituatie.

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

Wat is er onderzocht?

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

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

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

Wijze van beoordelen

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

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

Overzicht effecten

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

Milieucriterium	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1 (zone van rechtswege)	Alternatief 2 (MMA)
Geluid Aantal geluidbelaste (vakantie)woningen	Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen verandert niet of nauwelijks door de voorgenomen ingrepen.	De geluidbelasting op het aantal geluidbelaste woningen verslechtert als gevolg van de voorgenomen ingreep.	De geluidbelasting op het aantal geluidbelaste woningen verbetert als gevolg van de voorgenomen ingrepen.

Milieucriterium	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1 (zone van rechtswege)	Alternatief 2 (MMA)
Geluid Aantal geluidbelaste dagen	Het aantal geluidbelaste dagen neemt significant toe.	Het aantal geluidbelaste dagen neemt significant toe.	Het aantal geluidbelaste dagen neemt af.
Geluid Maximaal geluidniveau	Het maximaal geluidniveau blijft nagenoeg gelijk.	Het maximaal geluidniveau blijft nagenoeg gelijk.	Het maximaal geluidniveau neemt af als gevolg van de voorgenomen ingrepen.
Luchtkwaliteit Contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	De contouren worden aanzienlijk vergroot, maar de contouren van de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit blijven binnen het Eurocircuit.	De contouren worden aanzienlijk vergroot en minimaal één van de contouren van de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit komt buiten de grenzen van het Eurocircuit te liggen.	De contouren worden aanzienlijk verkleind.
Luchtkwaliteit Aantal woningen met verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	Het aantal woningen waar de concentratie hoger is dan de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie neemt toe, maar blijft lager dan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.	Het aantal woningen binnen de contour waar de concentratie hoger is dan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit toe neemt toe	Het aantal woningen binnen de contour met een concentratie die hoger is dan de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie neemt af, maar lager dan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.
Externe veiligheid Plaatsgebonden risico	Het plaatsgebonden risico verandert niet.	Het plaatsgebonden risico verandert niet.	Het plaatsgebonden risico verandert niet.
Externe veiligheid Groepsrisico	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.
Geur Aantal geurbelaste woningen	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.
Mobiliteit Verkeerssituatie	De intensiteit/capaciteit waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 0,7.	De intensiteit/capaciteit waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 0,7.	De intensiteit/capaciteit waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 0,7.
Mobiliteit Parkeersituatie	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 75-85%.	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 75-85%	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 75-85%
Natuur Natura 2000-gebied	De bijdrage aan de verzuring en vermesting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid zijn groter.	De bijdrage aan de verzuring en vermesting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid zijn veel groter.	De bijdrage aan de verzuring en vermesting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid zijn nihil.
Natuur Natuurnetwerk Nederland	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.
Natuur Beschermd flora en fauna	De invloed op beschermde flora en fauna blijft gelijk.	De invloed op vogels is sterk negatief.	De invloed op vogels is sterk positief
Bodem (Water-)bodemkwaliteit	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.
Bodem Bodemfunctieklasse door bodemgebruik	De bodemfunctieklasse verandert niet door het gebruik.	De bodemfunctieklasse verandert niet door het gebruik.	De bodemfunctieklasse verandert niet door het gebruik.
Water (Grond)waterkwaliteit	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater verslechtert.	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater verslechtert.	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater verbetert.
Water Oppervlaktewater	Het waterpeil wijzigt niet.	Het waterpeil wijzigt niet.	Het waterpeil wijzigt niet.
Water Geohydrologie	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.
Archeologie Gebieden met een archeologische verwachtingswaarde	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.

Conclusie

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

Alternatief 1 (zone van rechtswege) scoort op een aantal punten zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Met de zone van rechtswege is de geluidsruimte, die geldt op basis van het vigerende bestemmingsplan, weergegeven. Er wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld om de geluidsruimte te beperken.

Alternatief 2 (meest milieuvriendelijk alternatief) scoort op een aantal punten positief tot zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie. Dit alternatief is gebaseerd op de visie De Grote Heide waarin is aangegeven dat het Eurocircuit zal moeten transformeren naar een duurzame toekomst, waarbij ingezet wordt op innovatie van de motoren rallycross naar milieuvriendelijke varianten die geen geluid meer produceren. Er ontbreekt kennis en informatie over in hoeverre en op welke termijn het meest milieuvriendelijk alternatief een haalbaar alternatief is. Deze leemte in kennis en informatie maakt dat het meest milieuvriendelijk alternatief in ieder geval op de korte termijn geen haalbaar alternatief is.

Het vervolg

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

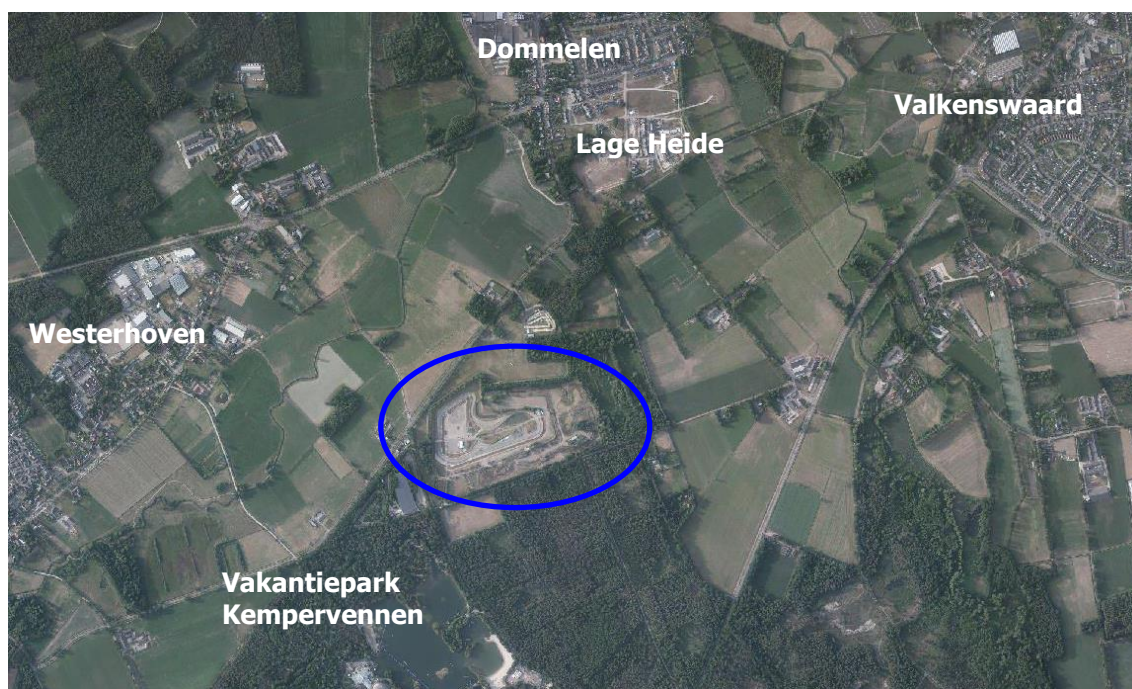
- Terinzagelegging en zienswijzen: Het MER wordt samen met het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Een ieder kan binnen deze termijn een zienswijze indienen op het bestemmingsplan en het MER.
- Toetsing commissie m.e.r.: de commissie voor de MER brengt binnen de periode van de terinzagelegging een toetsingsadvies uit.
- Besluit: de gemeenteraad stelt het bestemmingsplan en het MER (gewijzigd) vast, waarbij rekening wordt gehouden met de milieugevolgen en de binnengekomen adviezen en zienswijzen.
- Beroep: na het besluit wordt de MER samen met het vastgestelde bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen binnen deze termijn een beroep indienen.
- Evaluatie: het bevoegd gezag onderzoekt de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van de voorgenomen activiteit.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het Eurocircuit is sinds begin jaren 70 van de vorige eeuw gevestigd in het buitengebied van Valkenswaard. Het was destijds het eerste speciaal voor de autosport rallycross gebouwde circuit ter wereld. De Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) organiseerde de wedstrijden. In 1976 kreeg de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV) de beschikking over het circuit naast het circuit voor de rallycross. Het Eurocircuit is al enkele jaren het decor voor de RTL7 Dakar Pre-proloog.

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



Ligging Eurocircuit (blauw)

1.2 Een nieuw bestemmingsplan

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

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

Op 23 mei 2017 heeft de gemeenteraad van de gemeente Valkenswaard een voorbereidingsbesluit genomen met als doel om te voorkomen dat er activiteiten gaan plaatsvinden die in strijd zijn met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. Het college van burgemeester en wethouders heeft tegelijkertijd een gebruiksprogramma vastgesteld, dat als leidraad dient bij verdere planvorming en vergunningverlening. Aanvullend op dit gebruiksprogramma is op 16 augustus 2017 door het college een besluit genomen met betrekking tot de planologische verankering van het Eurocircuit. Op 22 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard besloten dat de wensen van de verenigingen op het Eurocircuit leidend zijn voor het nieuwe bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 is een uitgebreide toelichting opgenomen van de wensen (de voorgenomen activiteit).

1.3 Waaron een m.e.r. doorlopen

Ter verduidelijking van dit rapport allereerst een tweetal afkortingen die veelvuldig gebruikt zullen worden. MER is het milieueffectrapport (het product) en m.e.r. is de milieueffectrapportage (het proces). In het Besluit milieueffectrapportage zijn in bijlage 1 onderdeel D activiteiten, plannen en besluiten opgenomen, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de Wet milieubeheer van toepassing is. Voor het plangebied is de activiteit D43 relevant. Het betreft de activiteit "De aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen" voor de gevallen:

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

Voor het plangebied is voor de inrichting van de rallycross sprake van een openstelling van gemiddeld meer dan acht uur per week. Voor het planologisch regelen van het Eurocircuit is ervoor gekozen om direct een m.e.r.-procedure te doorlopen. Voor de inrichting van de motorcross geldt een openstelling die net onder de drempelwaarde van 8 uur of meer per week valt. Omdat hiervoor niet valt uit te sluiten dat sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, is ook de inrichting van de motorcross meegenomen in de m.e.r.-procedure.

1.4 Waar voldoet de MER aan

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

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

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

1.5 Te nemen besluiten

Vaststelling bestemmingsplan Eurocircuit

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

Omgevingsvergunning

Voor de wijzigingen ten opzichte van de huidige milieuvergunning moet een omgevingsvergunning voor het veranderen van de inrichting worden aangevraagd. Gemeente Valkenswaard is bevoegd gezag.

1.6 Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de milieueffectrapportage is tijdens het opstellen van de Notitie reikwijdte en detailniveau niet om advies gevraagd. Voor een uitgebreide m.e.r.-procedure is het niet verplicht om tijdens de eerste stap van de m.e.r.-procedure advies te vragen. Het MER gaat gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan Eurocircuit zes weken ter inzage. Tijdens de terinzagelegging brengt de commissie een toetsingsadvies uit. Het bevoegd gezag besluit of dit advies wordt overgenomen.

1.7 Proces

1.7.1 Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Ter voorbereiding op deze MER heeft de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Eurocircuit Valkenswaard' in de gemeente Valkenswaard vanaf 1 februari 2018 zes weken ter inzage gelegen gelijktijdig met het voorontwerpbestemmingsplan Eurocircuit. De geluidcontour van het Eurocircuit ligt deels op het grondgebied van de gemeente Bergeijk.

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

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

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

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

Reactie:

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

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

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

Reactie:

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

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

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

Reactie:

In de paragraaf over water wordt op deze aspecten ingegaan.

4. *Center Parcs De Kempervennen*

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

Reactie:

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

1.7.2 *Overleg verenigingen*

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

1.7.3 Overleg belanghebbenden
Overleg met belanghebbenden d.d.

1.8 Leeswijzer

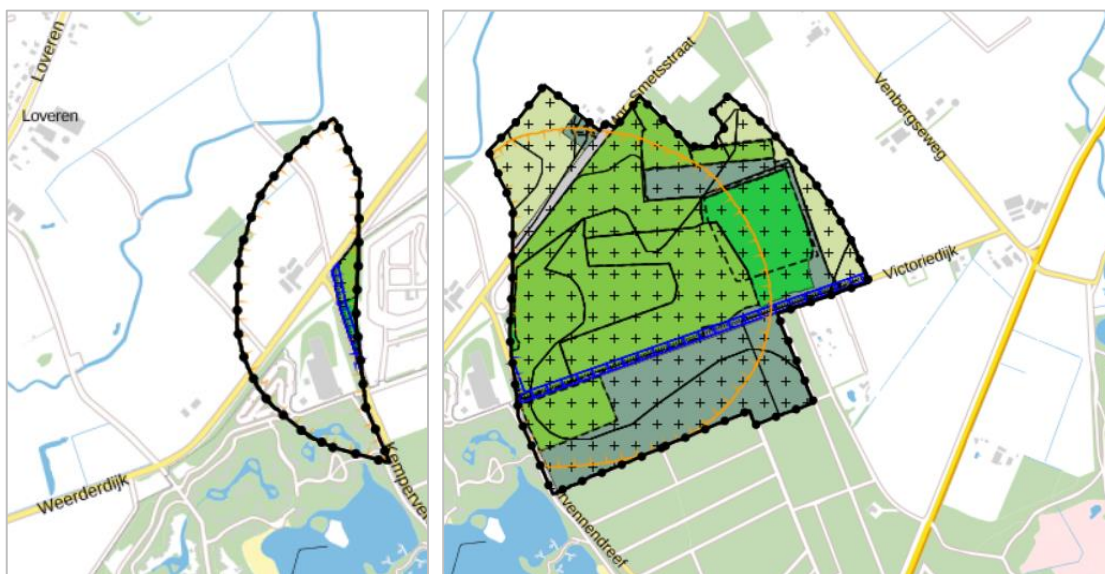
In hoofdstuk 2 zijn de kaders voor het planMER voor het Eurocircuit beschreven. De kaders worden gevormd door het plan- en studiegebied, de activiteiten die plaatsvinden op het Eurocircuit, de besluiten die zijn genomen ten behoeve van het Eurocircuit, de relevante beleidskaders en wet- en regelgeving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

2 KADERS VOOR HET MER

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

2.1 Het plangebied

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



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

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

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



Terrein Nederlandse Rallycross Vereniging en de Motorsport



Foto's autorally



Foto's motorcrossterrein

2.1.1 Nederlandse Rallycrossvereniging (NRV)

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

2.1.2 Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV)

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

2.1.3 Overige activiteiten

De gronden van het Eurocircuit zijn in eigendom van de gemeente Valkenswaard. De gemeente verhuurt deze gronden aan de gebruikers van het Eurocircuit. Naast de Nederlandse Rallycrossvereniging en Motorsport Vereniging Valkenswaard maken er nog een aantal actieve verenigingen gebruik van het Eurocircuit: Toer- en Wielclub De Kempen, Fietscrossclub Lion d'Or en Politiehondenvereniging De Verdediger. Het nieuwe bestemmingsplan voor het Eurocircuit 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. De overige verenigingen zijn van ondergeschikt belang. Omwonenden en verenigingen hebben gevraagd om duidelijkheid over de kaders en uitgangspunten waarbinnen de activiteiten op het Eurocircuit nu en in de toekomst plaats kunnen (blijven) vinden. Het gaat hierbij om het gebruik van de twee crossverenigingen en niet dat van de andere verenigingen op het Eurocircuit. De omwonenden maken geen bezwaar tegen het gebruik van het terrein door andere verenigingen.¹ Om deze redenen zijn de overige activiteiten niet meegenomen in het MER. Daar waar over het Eurocircuit wordt gesproken, gaat het om de motorcross- en rallycrossvereniging.

¹ Collegevoorstel visie gemeente Valkenswaard: Conserveren gebruik Eurocircuit, kenmerk 253948/253955 d.d. 16 mei 2017 en Besluit college d.d. 23 mei 2017



Activiteiten op het Eurocircuit

2.2 Het studiegebied

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

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

2.3 Relevante plannen en besluiten voor het MER

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

2.3.1 Vaststelling bestemmingsplan Buitengebied met crossterrein 1977

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

2.3.2 Verlening milieuvergunningen 1993 en 1999

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

In beide milieuvergunningen is vastgelegd dat het niet is toegestaan om na 20:00 uur met crossauto's op het parcours te rijden. Daarnaast mag het terrein, met uitzondering van 3 weekenden per jaar (voor wedstrijden of voorbereidingen daarop), tot maximaal 8 uur per week (tot een maximum van 7 uur, 59 minuten en 59 seconden) worden gebruikt voor rallycrossactiviteiten.

2.3.3 Zone van rechtswege 1 juli 1993

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

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

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

2.3.4 Raadsopdracht Eurocircuit 25 april 2013

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

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

2.3.5 Voorbereidingsbesluit en gebruiksprogramma Eurocircuit 23 mei 2017

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

Het college van burgemeester en wethouders heeft tegelijkertijd een gebruiksprogramma vastgesteld, die als leidraad dient bij verdere planvorming en vergunningverlening. Het gebruiksprogramma is een opsomming van eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden die als leidraad dient bij verdere planvorming en vergunningverlening. 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, waar uit de (recente) voorgeschiedenis van het Eurocircuit is gebleken dat nadrukkelijke visie van de gemeente gewenst is.

Gebruiksprogramma:

- *Sportief/recreatief gebruik:* Mogelijk maken/houden van rally- en motorcrossactiviteiten tot max. 8 uur per week (tot een maximum van 7 uur, 59 minuten en 59 seconden) per inrichting. Er zijn 2 inrichtingen, waarvoor dit aantal uur ieder afzonderlijk geldt: de rallycrossbaan en de motorcrossbaan.
- *Gebruikstijden:* In overleg met gebruikers en omwonenden bepalen van tijdvak of tijdvakken per week van het sportief/recreatief gebruik op het Eurocircuit plaats mag vinden. Dit om geluids- en stankoverlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken en het vergunde gebruik handhaafbaar te maken.
- *Sportief/recreatief gebruik:* Mogelijk maken/houden en expliciet benoemen dat (rally- en motorcross)activiteiten met voertuigen zonder verbrandingsmotoren onbeperkt (bv. in het tijdvak 8.00-20.00 uur) mogelijk zijn.
- *Sportief/recreatief gebruik:* Maximaal 3 weekenden per kalenderjaar per inrichting (aanvullend op de bovenstaande max. 8 uur per week per inrichting) bestemmingsevenementen (sport gerelateerde lawaaimakers, dus géén concerten/festivals) worden georganiseerd, waarbij de maximale geluidbelasting nadrukkelijk is vastgelegd (en meetbaar en handhaafbaar is). De PreProloog Dakar is daarbij één bestemmingsevenement van beide verenigingen, omdat ze van beide inrichtingen gebruik maken.
- *Commercieel/educatief gebruik (Dit is al (deels) feitelijk bestaand gebruik, maar planologisch nog niet toegestaan):* Mogelijk maken/houden van educatief/commercieel gebruik t.b.v. activiteiten die gerelateerd zijn aan de rijvaardigheid voor het rijden op de openbare weg (met auto's, motoren, brommers en fietsen), mits deze qua geluidbelasting in sterke mate vergelijkbaar is met gebruik van een auto op een openbare weg (bv. in het tijdvak 8.00-20.00 uur).
- *Commercieel/innovatief gebruik:* Testlocatie voor voertuigen zonder verbrandingsmotoren onbeperkt (bv. in het tijdvak 8.00-20.00 uur) mogelijk maken en expliciet benoemen.
- *Overnachtingen (Dit is al (deels) feitelijk bestaand gebruik, maar planologisch nog niet toegestaan):*
 - bij sportevenementen- en –wedstrijden worden kampeermiddelen voor deelnemers, vrijwilligers en bezoekers toegestaan voor maximaal 3x per jaar per inrichting, mits een ontheffing van de APV verleend is. Structureel overnachten is niet toegestaan. Daarvoor kan men gebruik maken van de accommodaties in de omgeving.
 - Door vrijwilligers (anders dan bij bovenstaande sportevenementen en –wedstrijden, 2 dagen voor en 2 dagen na de sportevenementen) is niet toegestaan. Daarvoor kan men gebruik maken van de accommodaties in de omgeving.
- *Ontsluiting:* Verbetering van de entree en de ontsluiting zijn onderdeel van de onderhandeling rondom de realisering van de Westparallel N69 en zullen na het onherroepelijk worden van het PIP N69 in overleg met gebruikers voortvarend ter hand worden genomen.
- *Parkeren:* Voor het parkeren wordt extra ruimte gereserveerd in de 'reststrook' tussen de Westparallel N69 en het Eurocircuit. Dit betreft allen parkeren t.b.v. de sportevenementen die toegestaan zijn.
Een voorstel voor parkeren op de vuilstort zoals de raad heeft aangegeven is door de raad zelf in de (financiële) Nota kaders bijgesteld naar een bredere opgave, maar niet op de vuilstort. Het parkeren op de vuilstort is in dat besluit teruggetrokken.

2.3.6 Besluit planologische verankering 22 augustus 2017

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

2.3.7 Raadsbesluit 22 februari 2018

Op 22 februari 2018 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard besloten dat per 24 mei 2018 een nieuw voorbereidingsbesluit van kracht gaat. Voor de bestemmingsplanopgave is besloten dat het begrip 'conserverend' niet langer als uitgangspunt wordt gehanteerd. De wensen van de verenigingen op het Eurocircuit en de belangen van de omwonenden zijn leidend voor het nieuwe bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 is een uitgebreide toelichting opgenomen van de wensen van de NRV en de MVV (de voorgenomen activiteit).

2.4 Relevante beleidskaders en wet- en regelgeving voor het MER

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

2.4.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

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

2.4.2 Structuurvisie ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie ruimtelijke ordening (2010) geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040. De provincie Noord-Brabant is een dynamische provincie. Deze dynamiek gaat gepaard met forse verandering in de Brabantse ruimte, zowel in het stedelijk als in het landelijk gebied. De zorg voor een groene schone leefomgeving is belangrijk voor een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat. Dynamiek en karakteristiek moeten goed op elkaar worden afgestemd: de belangrijkste opgave voor Noord-Brabant is om stad en land, het mozaïek van Brabant, op een duurzame wijze te ontwikkelen. Stad en land hebben elkaar nodig en versterken elkaar. Het landelijk gebied van de provincie en dus ook dat van Valkenswaard, is onderhevig aan twee ontwikkelingen.

De eerste betreft de ontwikkeling van een gebiedseconomie met een verdergaande menging van functies en verbreding van agrarische activiteiten met streekproducten, zorgverblijven, recreatief verblijf en landschapsbeheer. Een tweede ontwikkelingsrichting is een toenemende specialisatie met schaalvergroting van de landbouw, onder andere bij intensieve veehouderij. De opgave is om de ontwikkelingen in het landelijke gebied zodanig vorm te geven dat er sprake is van een duurzaam en vitaal platteland.

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

2.4.3 Verordening ruimte Noord-Brabant

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

Het Eurocircuit is in de verordening grotendeels aangewezen als structuur 'gemengd landelijk gebied'. De provincie beschouwd dit als een gebied waarbinnen een menging van functies aanwezig is. De mate van menging varieert daarbij van de gebieden waarbinnen meerdere functies in evenwicht met elkaar bestaan tot gebieden waar de land- en tuinbouw de dominante functie is. Binnen het gemengd landelijk gebied is multifunctioneel gebruik uitgangspunt. Uitzondering hierop zijn de primair agrarische gebieden, zoals door de gemeenten vastgelegd.

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

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

2.4.4 Structuurvisie Valkenswaard 2012

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

Deze thema's kunnen niet los van elkaar worden gezien. Immers, de ruimte is schaars en het is van belang rekening te houden met de verschillen tussen de verschillende gebieden.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Eurocircuit ruimte biedt voor een aantal zeer intensieve recreatievormen op het gebied van autosport, motorsport, fietscross en wielersport. De gemeente wil onderzoeken of dit terrein nader kan worden ontwikkeld, zowel in de breedte (aantal functies) als qua uitstraling (kwaliteit).

2.4.5 De 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 Eurocircuit en de Paardenboulevard.

2.4.6 Wet milieubeheer

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

2.4.7 Wet geluidhinder

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

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

2.4.8 Wet natuurbescherming

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

2.5 Beoordelingsthema's

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

Thema	Milieuaspect	Beoordelingscriterium
Woon- en leefklimaat	Geluidhinder	Effect op het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen
		Effect op het aantal geluidbelaste dagen
		Effect op de hoogte van het maximaal geluidniveau
	Luchtkwaliteit	Effect op de contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})
		Effect op het aantal woningen met verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})
	Externe veiligheid	Effect op plaatsgebonden risico
		Effect op groepsrisico
	Geurhinder	Effect op het aantal geurbelaste woningen

	Stofhinder	Zie luchtkwaliteit
Mobiliteit	Verkeer	Effect op de verkeerssituatie
	Parkeren	Effect op de parkeersituatie
Natuur	Soortenbescherming	Effect op de beschermde flora en fauna
	Gebiedsbescherming	Effect op het Nationaal Natuurnetwerk (NNN)
		Effect op Natura 2000-gebieden
Bodem	Bodemkwaliteit	Effect op (water-)bodempkwaliteit
	Bodemfunctieklasse	Effect op bodemfunctieklasse door bodemgebruik
Water	Waterkwaliteit	Effect op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater
	Oppervlaktewater	Effect op het waterpeil
	Geohydrologie	Effect op de mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen
Archeologie	Archeologische waarden	Effect op gebieden met een archeologische verwachtingswaarde

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

2.6 Wijze van beoordelen

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

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

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

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

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

3.1 Huidige situatie

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

In de beide milieuvergunningen is aangegeven dat het gebruik per inrichting is toegestaan voor minder dan 8 uur per week, met uitzondering van 3 weekeinden (voor wedstrijden) per inrichting per jaar. Onderstaand zijn de activiteiten per vereniging weergegeven.

3.1.1 Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV)

Op grond van de milieuvergunning mag het terrein tot 8u per week worden gebruikt voor gemotoriseerde voertuigen met verbrandingsmotoren. Hieronder vallen de rallycrossactiviteiten en rijvaardigheidstrainingen.

Op het terrein van NRV wordt jaarlijks een aantal evenementen georganiseerd. Een deel van deze evenementen valt binnen de 8 uur per week. In 2016 ging het om de volgende evenementen:²

- Dakar Pre-proloog
- EU Rallycross Wedstrijd (2 dagen)
- Polaris RZR Cup
- Testdag-RallyCross
- NK Rallyracing (4 dagen in 4 maanden)

In 2017 is hetzelfde aantal evenementen georganiseerd.

3.1.2 Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV)

Onder het voorbehoud van weersomstandigheden, worden er elke woensdag trainingen gegeven en wedstrijden gehouden van 13:00-17:00 uur.

Op het terrein van MVV wordt jaarlijks een aantal evenementen georganiseerd. In 2016 ging het om de volgende evenementen:³

- MxGP of Europe (2 dagen)
- DMX
- 4-uurs Enduro MX
- GP MX-Zijspan
- Dealerdagcross
- Sponsorcross

² Gebruiksoverzicht Rallycrossvereniging, bijlage 4a bij Besluit College B&W m.b.t. Planologische verankering Eurocircuit d.d. 22 augustus 2017

³ Bezetting EUROCIRCUIT/'t Verzetje/BMX-Track 2016, aangeleverd door gemeente

3.2 Autonome ontwikkeling

In de omgeving van het Eurocircuit vinden op (korte) termijn ruimtelijke ontwikkelingen plaats, die invloed hebben op de huidige situatie. Dit betreffen ruimtelijke ontwikkelingen die op basis van een bestemmingsplan juridisch-planologisch mogelijk zijn. Voor het bepalen welke ontwikkeling wel of niet binnen de autonome ontwikkeling vallen, is dat de ruimtelijke ontwikkeling op basis van een vastgesteld bestemmingsplannen mogelijk is. Daarnaast is onderscheid gemaakt in ontwikkelingen die significant bijdragen aan de verkeerssituatie in de omgeving.

De volgende ontwikkelingen zijn meegenomen als autonome ontwikkeling.

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

3.2.1 Westparallel N69

Door een forse toename van verkeer in de afgelopen decennia is de N69 overbelast geraakt, met name tussen Valkenswaard Zuid en de A2/N2 ten noorden van Aalst. In deze regio, de Grenscorridor N69, leidt dit probleem al geruime tijd tot leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek vanwege het grote aantal (vracht)auto's dat dagelijks door het gebied rijdt. Inmiddels is een provinciaal inpassingsplan vastgesteld voor de realisatie van de Westparallel N69. Het tracé van deze nieuwe N69 volgt globaal vanaf de Luikerweg in Valkenswaard het oorspronkelijke tracé van de Lage Heideweg, loopt vervolgens vanaf de aansluiting van de N397 parallel aan de Keersopperdreef. Vanaf de kruising met de Molenstraat loopt de verbinding door in noordwestelijke richting tot aan de A67 waar een nieuwe aansluiting wordt gerealiseerd door de gemeente Veldhoven.

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

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

3.2.2 Woningbouw Lage Heide

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

3.3 Referentiesituatie

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

Uit jurisprudentie blijkt dat de referentiesituatie de bestaande situatie betreft, zijnde: alle vergunde activiteiten die zijn gerealiseerd, uitgezonderd illegale activiteiten.

Uit de bestaande situatie voor een MER blijkt dat alleen die activiteiten in de bestaande situatie moeten worden opgenomen waarvoor een vergunning is verleend (in dit geval niet de activiteiten die op grond van het bestemmingsplan mogen plaatsvinden).

3.4 Nut en noodzaak

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

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

3.5 De voorgenomen activiteit

In de raadsvergadering d.d. 22 februari 2018 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 een overleg d.d. 20 maart 2018 met de Exploitatie Stichting Eurocircuit en de Motor Vereniging Valkenswaard is geconcretiseerd wat de wensen van beide verenigingen zijn. Deze wensen zijn in deze MER beschouwd als de voorgenomen activiteit. In de volgende hoofdstukken worden de effecten van de voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven op de omgeving inclusief de omwonenden in beeld gebracht.

Voorgenomen activiteit Exploitatie Stichting Eurocircuit (Rally)

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

Voorgenomen activiteit Motor Vereniging Valkenswaard

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

3.6 Alternatieven

In dit MER worden de volgende alternatieven vergeleken:

1. Het gebruik van het terrein op basis van de mogelijkheden binnen de zone van rechtswege.
2. Het meest milieuvriendelijke alternatief.

3.6.1 Zone van rechtswege

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

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

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

Dit alternatief bestaat uit het gebruik van het terrein op basis van de mogelijkheden binnen de zone van rechtswege die geldt voor het vigerende bestemmingsplan voor het Eurocircuit. Binnen deze zone is een 14 keer zo intensief gebruik van het rallycrossterrein mogelijk ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat door de motorcrossvereniging MVV is aangegeven dat de openstelling van maximaal 8 uur per week voldoende is, is bij dit alternatief ervoor gekozen om bij het 'volrekenen' van de zone van rechtswege dit terrein niet te intensiveren.



Berekende 50 dB(A)-contour door DGMR (1985)

3.6.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

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

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

3.6.3 Niet onderzochte alternatieven

Feitelijk gebruik afgelopen 10 jaar

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het Eurocircuit was voorgesteld om ook het feitelijk gebruik van de afgelopen 10 jaar te onderzoeken. Bij nader inzien zijn er onvoldoende gegevens beschikbaar om het feitelijk gebruik van de afgelopen 10 jaar voor beide verenigingen te kunnen onderbouwen. Er zijn niet voldoende objectieve gegevens aanwezig en er is onduidelijkheid over de interpretatie van deze gegevens. Daarnaast is het verschil met de referentiesituatie klein. Derhalve is besloten dit alternatief niet te onderzoeken.

Alternatieve locaties

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

4 EFFECTEN OP HET WOON- EN 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 activiteit en de alternatieven opgenomen.

4.1 Geluid

In het kader van de MER is een onderzoek op het gebied van geluid uitgevoerd.⁴ De geluideffecten van de activiteiten op het Eurocircuit op de nabijgelegen woningen zijn in beeld gebracht. In dit onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling en de twee alternatieven. Het onderzoek is als bijlage 1 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

4.1.1 Kaders

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

In de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening zijn grenswaarden opgenomen voor de maximale geluidniveaus in de omgeving van het Eurocircuit.

4.1.2 Werkwijze

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

Voor het beoordelen van het aantal geluidbelaste dagen per jaar wordt over het algemeen toegestaan dat standaardgrenswaarden maximaal 12 keer per kalenderjaar voor bepaalde typen activiteiten mogen worden overschreden. Dit betekent dat bij elke woning maximaal 12 keer per jaar meer geluid mag worden geproduceerd dan tijdens een 'gemiddelde dag'.⁵ Een geluidbelaste woning is een woning waarop de geluidbelasting 50 dB(A) of hoger is.

Voor de beoordeling van het maximaal geluidniveau gaat het om de hoogste aflezing van het geluidsniveau tijdens een bepaalde handeling. Dit niveau wordt niet bepaald door het aantal handelingen.

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

⁴ AGEL Adviseurs, Akoestisch onderzoek MER Eurocircuit, Gemeente Valkenswaard, 23 april 2018

⁵ Op basis van jurisprudentie en het StAB-advies van 8 januari 2014.

Tabel 4.1: Beoordelingskader Geluid

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

4.1.3 Referentiesituatie

Voorkomende akoestische situaties

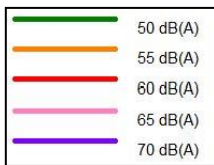
Op het rallycross- en motorcrossterrein van het Eurocircuit komen de volgende akoestische situaties voor:

1. Alleen wedstrijd rallycross
2. Testdag niet gekentekende voertuigen samen met een training motorcross
3. Trainingsdag supermoto samen met een training motorcross
4. Trainingsdag gekentekende voertuigen samen met een training motorcross

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

Voor de verschillende akoestische situaties zijn geluidcontouren berekend. Achtereenvolgens zijn hierna de geluidcontouren voor de verschillende akoestische situaties weergegeven. In het akoestisch rapport zijn alle berekende langtijdgemiddelde geluidcontouren op verschillende kaarten weergegeven.

Op de volgende figuren zijn de 50, 55, 60, 65 en 70 dB(A) geluidcontouren weergegeven voor de akoestische situaties (AK) 1 t/m 4. De volgende legenda is daarbij van toepassing.



Legenda geluidcontouren



Geluidcontouren AK-situatie 1

Geluidcontouren AK-situatie 2



Geluidcontouren AK-situatie 3

Geluidcontouren AK-situatie 4

Aantal geluidbelaste (vakantie)woningen

In de volgende tabel zijn voor de verschillende akoestische situaties het geluidbelast oppervlak binnen de verschillende geluidklasse weergegeven. Daarnaast zijn het aantal aanwezige (vakantie)woningen binnen de verschillende geluidklassen benoemd.

Tabel 4.2: Overzicht geluidbelaste oppervlak per geluidklasse en aanwezige (vakantie)woningen - referentiesituatie.

Akoestische situatie	Geluidklasse	Geluidbelast oppervlak	Aantal woningen / vakantiewoningen
1. Alleen wedstrijd rallycross	50 – 55 dB(A)	31,75 ha.	1 woning 13 vakantiewoningen
	55 – 60 dB(A)	12,61 ha.	-
	60 – 65 dB(A)	5,27 ha.	-
	65 – 70 dB(A)	4,67 ha.	-
	> 70 dB(A)	4,95 ha.	-
2. Testdag niet gekentekende voertuigen samen met een training motorcross	50 – 55 dB(A)	61,00 ha.	6 woningen 28 vakantiewoningen
	55 – 60 dB(A)	22,81 ha.	-
	60 – 65 dB(A)	8,92 ha.	-
	65 – 70 dB(A)	8,89 ha.	-
	> 70 dB(A)	10,27 ha.	-
3. Trainingsdag supermoto samen met een training motorcross	50 – 55 dB(A)	58,77 ha.	6 woningen 26 vakantiewoningen
	55 – 60 dB(A)	21,85 ha.	1 woning
	60 – 65 dB(A)	9,87 ha.	-
	65 – 70 dB(A)	7,75 ha.	-
	> 70 dB(A)	9,77 ha.	-
4. Trainingsdag gekentekende voertuigen samen met een training motorcross	50 – 55 dB(A)	52,80 ha.	6 woningen 16 vakantiewoningen
	55 – 60 dB(A)	20,92 ha.	1 woning
	60 – 65 dB(A)	9,70 ha.	-
	65 – 70 dB(A)	4,86 ha.	-
	> 70 dB(A)	8,65 ha.	-

Aantal geluidbelaste dagen

In bijlage 4 van het collegeverslag van 22 augustus 2017 is het gebruik van het rallycrosssterrein van de afgelopen 10 jaar (van 2008 tot en met 2017) inzichtelijk gemaakt. Daaruit blijkt dat de afgelopen 10 jaar de rallycrossbaan circa 1.200 keer gebruikt is voor test- en trainingsdagen met verbrandingsmotoren. Dit komt neer op een gemiddeld gebruik van 120 keer per jaar.

Maximale geluidniveaus

In de volgende tabel zijn de berekende maximale geluidniveaus ter plaatse van de bestaande woningen weergegeven.

Tabel 4.3: Berekende maximale geluidniveaus t.p.v. de begane grond bestaande woningen

Adres	Rallycross			Motorcross		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Geprojecteerde woonwijk Lage Heide	64 dB(A)	-	-	49 dB(A)	-	-
Monseigneur Smetsstraat 40	66 dB(A)	-	-	53 dB(A)	-	-
Monseigneur Smetsstraat 44	69 dB(A)	-	-	56 dB(A)	-	-
Monseigneur Smetsstraat 46	68 dB(A)	-	-	54 dB(A)	-	-
Venbergseweg 24	64 dB(A)	-	-	48 dB(A)	-	-
Venbergseweg 34	65 dB(A)	-	-	50 dB(A)	-	-
Victoriedijk 15	67 dB(A)	-	-	51 dB(A)	-	-
Victoriedijk 21	67 dB(A)	-	-	54 dB(A)	-	-
Victoriedijk 25	70 dB(A)	-	-	57 dB(A)	-	-
Victoriedijk 27	71 dB(A)	-	-	60 dB(A)	-	-
Weerderdijk 3	62 dB(A)	-	-	45 dB(A)	-	-
Weerderdijk 5	74 dB(A)	-	-	53 dB(A)	-	-

Uit de berekeningen komt naar voren dat het maximale geluidniveau vanwege de rallycross hoger is dan vanwege de motorcross. Ter plaatse van de bestaande woningen Victoriedijk 27 en Weerderdijk 5 is het maximale geluidniveau hoger dan 70 dB(A), waardoor op deze adressen de grenswaarde in de dagperiode wordt overschreden. De overschrijding is maximaal 4 dB(A).

Onder voorwaarden is het mogelijk een overschrijding van de grenswaarde tot een maximaal geluidniveau van 74 dB(A) toe te staan.

4.1.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

De voorgenomen activiteit

Aantal geluidbelaste (vakantie)woningen

Omdat de verschillende akoestische situaties uit de referentiesituatie bij de voorgenomen activiteit dezelfde zijn, treden er geen verschillen op tussen de geluidbelastingen en de geluidcontouren tussen de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit.

Aantal geluidbelaste dagen

Bij de voorgenomen activiteit worden er meer wedstrijden gereden en zijn het aantal test- en trainingdagen hoger ten opzichte van de referentiesituatie. In het gebruik van de voorgenomen activiteit is aangegeven dat de gebruikstypen 2, 3, en 4 gezamenlijk 205 dagen betreft. Ten opzichte van de referentiesituatie betekent dit bijna een verdubbeling van het aantal geluidbelaste dagen.

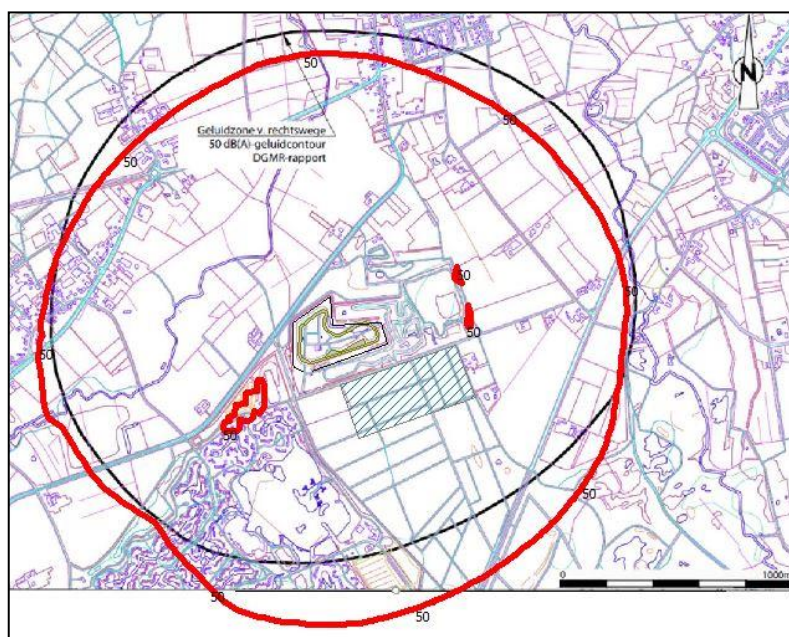
Maximale geluidniveaus

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

Alternatief 1

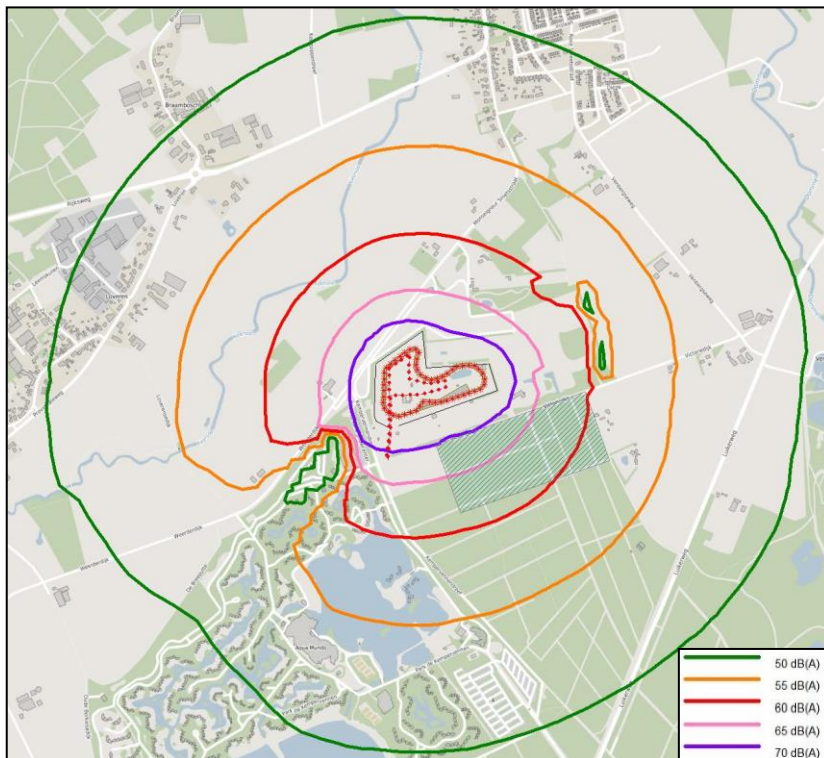
Aantal geluidbelaste (vakantie)woningen

Voor dit alternatief is ervoor gekozen om de wedstrijddag van de rallycross zodanig te intensiveren, waardoor er een 50 dB(A) contour wordt berekend die nagenoeg qua oppervlak gelijk is met de zone van rechtswege. Alleen de fysieke ligging van deze contour wijkt iets af. In onderstaande afbeelding is de ligging van de berekende 50 dB(A) contour en opzichte van de zone van rechtswege weergegeven.



Ligging geconstrueerde 50 dB(A) geluidcontour t.o.v. de Zone van rechtswege.

Op de volgende afbeelding zijn de 50, 55, 60, 65 en 70 dB(A) geluidcontouren weergegeven die horen bij dit alternatief.



Geluidcontouren Alternatief 1 - zone van rechtswege.

In onderstaande tabel is voor dit alternatief eveneens een overzicht gegeven van het geluidbelaste oppervlak per geluidklasse en de daarin aanwezige (vakantie)woningen.

Tabel 4.4: Overzicht geluidbelaste oppervlak per geluidklasse en aanwezige (vakantie)woningen - alternatief 1.

Akoestische situatie	Geluidklasse	Geluidbelaste oppervlak	Aantal woningen / vakantiehuizen
Zone van rechtswege	50 – 55 dB(A)	276,20 ha.	134 woningen 334 vakantiehuizen
	55 – 60 dB(A)	113,55 ha.	5 woningen 42 vakantiehuizen
	60 – 65 dB(A)	45,39 ha.	1 woning 29 vakantiehuizen
	65 – 70 dB(A)	18,25 ha.	1 woning
	> 70 dB(A)	18,52 ha.	-

Zoals uit de tabel blijkt, neemt het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen toe ten opzichte van de referentiesituatie (tabel 4.2) en de voorgenomen activiteit. De toename is ruimschoots meer dan een verdubbeling van het aantal (vakantie)woningen.

Aantal geluidbelaste dagen

De zone van rechtswege is bepaald op basis van gegevens uit 1985. In het geldende bestemmingsplan is geen beperking opgenomen voor het aantal dagen dat de rally- en motorcrossterreinen mogen worden gebruikt. Zodoende is het in theorie toegestaan dat de crossbanen dagelijks gebruikt worden. Het aantal geluidbelaste dagen is dan ook ruimschoots meer dan in de referentiesituatie.

Maximale geluidniveaus

De hoogte van de optredende maximale geluidniveaus is onafhankelijk van het aantal keer dat de dergelijke maximale geluidniveaus optreden. Daardoor zijn de optredende maximale geluidsniveaus voor dit alternatief gelijk als voor de referentiesituatie.

Alternatief 2

Voor dit alternatief gaat het om het racen met voertuigen/motoren waar geen verbrandingsmotor in zit, zoals bij elektrische voertuigen. De geluidemissies van de voertuigen zijn daardoor lager dan van voertuigen met verbrandingsmotor.

Aantal geluidbelaste (vakantie)woningen en dagen

Gelet op het voorgaande zullen de geluidcontouren voor het langtijdgemiddelde geluidniveau kleiner zijn ten opzichte van de referentiesituatie. Het geluidbelaste oppervlak is daarmee kleiner en daarmee neemt het aantal (vakantie)woningen die een verhoogde geluidbelasting ondervinden (> 50 dB(A) etmaalwaarde) en het aantal geluidbelasting dagen, in dit alternatief af.

Maximale geluidniveaus

Met betrekking tot de maximale geluidniveaus wordt gesteld dat zonder de aanwezigheid van verbrandingsmotoren ook het maximale geluidniveau afneemt, omdat er geen verbrandingsmotoren hoeven te worden opgestart en de acceleratie bij een verbrandingsmotor veel luider is.

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

Tabel 4.5: Beoordeling geluid

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

4.2 Luchtkwaliteit

In het kader van de MER is een onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit uitgevoerd.⁶ De effecten van luchtverontreinigende stoffen vanwege de activiteiten op het Eurocircuit op de omgeving zijn in beeld gebracht. In dit onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling en de twee alternatieven. Het onderzoek is als bijlage 2 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

4.2.1 Kaders

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. Voor luchtkwaliteit zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de maatgevende stoffen. Andere stoffen uit de 'Wet luchtkwaliteit' hebben slechts een beperkte invloed op de luchtkwaliteit en zijn daarom buiten beschouwing gelaten.

⁶ AGEL Adviseurs, Onderzoek Luchtkwaliteit MER Eurocircuit, Gemeente Valkenswaard, 23 april 2018

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.

4.2.2 Werkwijze

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

Tabel 4.6: Beoordelingskader luchtkwaliteit

Effect	Omschrijving	
Effect op de contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	++	Sterke verbetering / groot positief effect. De contouren worden tot het achtergrondniveau teruggebracht.
	+	Verbetering / positief effect. De contouren worden aanzienlijk verkleind.
	0	Nagenoeg geen effect / verschil. De contouren wijzigen niet of nauwelijks.
	-	Verslechtering / negatief effect. De contouren worden aanzienlijk vergroot, maar de contouren van de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit blijven binnen het Eurocircuit.
	--	Sterke verslechtering / negatief effect. De contouren worden aanzienlijk vergroot en minimaal één van de contouren van de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit komt buiten de grenzen van het Eurocircuit te liggen.
Effect op het aantal woningen met verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	++	Sterke verbetering / groot positief effect. Het aantal woningen binnen de contour met een concentratie die hoger is dan de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie neemt af. Daarnaast zijn er geen woningen meer binnen de contour van de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.
	+	Verbetering / positief effect. Het aantal woningen binnen de contour met een concentratie die hoger is dan de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie neemt af, maar lager dan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.
	0	Nagenoeg geen effect / verschil. De concentraties veranderen ter plaatse van de woningen niet of nauwelijks.
	-	Verslechtering / negatief effect. Het aantal woningen waar de concentratie hoger is dan de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie neemt toe, maar blijft lager dan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.
	--	Sterke verslechtering / negatief effect. Het aantal woningen binnen de contour waar de concentratie hoger is dan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit toe neemt toe.

4.2.3 Referentiesituatie

Beschrijving activiteiten

Naast de rallycrosswedstrijden (maximaal 3 weekenden) vinden er testdagen met niet gekentekende voertuigen en trainingdagen met Supermoto-motoren en met gekentekende voertuigen plaats. De lengte van de rallycrossbaan bedraagt ongeveer 1 km.

Voor het aantal gebruiksdagen van de rallycrossbaan in de referentiesituatie een aanname gedaan op basis van het gebruiksprogramma zoals benoemd in bijlage 4 van het collegebesluit van 22 augustus 2017.

In tabel 4.7 is het gebruik van de rallycrossbaan van de verschillende activiteiten weergegeven.

Tabel 4.7: Overzicht gebruik rallycrossbaan van het Eurocircuit.

Activiteit	Gemiddelde snelheid*	Aantal voertuigen	Aantal races	Aantal rondes	Aantal dagen
Wedstrijd	80 km/uur	6	50	5	6
Testdag niet gekentekende voertuigen	60 km/uur	3	-	180	4
Trainingsdag Supermoto-motoren	60 km/uur	10	-	180	9
Trainingsdag gekentekende voertuigen	60 km/uur	6	-	180	39

* Overgenomen uit het luchtkwaliteitonderzoek voor de rallycross Eurocircuit door Peutz, d.d. 13 maart 2018.

Op basis van de gegevens in tabel 5.1 en de emissiekentallen zijn de totale emissie NO_x en PM₁₀ (=PM_{2,5}) bepaald die door de activiteiten op rallycrossbaan bepaald, te weten:

- totale emissie NO_x: 48,1 kg/jaar;
- totale emissie PM₁₀: 136,7 kg/jaar.

Door de motorcrossvereniging MVV is aangegeven dat per jaar 5 wedstrijden worden verreden, waarvan er 2 uit een geheel weekend bestaan. De andere 3 wedstrijden vinden plaats op één dag. Naast wedstrijden wordt de motorcrossbaan hoofdzakelijk in de zomerperiode gebruikt voor trainingen. Het gebruik bedraagt niet meer dan 8 uur per week. In de berekeningen is aangenomen dat een manche 30 minuten duurt, waarbij de gemiddelde snelheid 50 km/uur⁷ bedraagt. De lengte van de motorcrossbaan is ongeveer 1,6 km.

Het baanonderhoud door een tractor met cultivator vindt wekelijks plaats in de weken dat de baan gebruikt wordt. Het baanonderhoud duurt ongeveer 1,5 uur per keer.

Tabel 4.8 geeft een overzicht van het gebruik van de motorcrossbaan voor de referentiesituatie.

Tabel 4.8: Overzicht gebruik motorcrossbaan van het Eurocircuit.

Activiteit	Aantal voertuigen	Aantal races	Aantal rondes	Aantal dagen
Wedstrijd geheel weekend	40	9	15	2
Wedstrijd 1 dag	40	4	15	3
Training	50	-	15	26
Baanonderhoud traktor	1	-	1	31

Op basis van de voorgaande gegevens en de emissiekentallen zijn de totale emissie NO_x en PM₁₀ (=PM_{2,5}) bepaald die door de activiteiten op de motorcrossbaan bepaald, te weten:

- totale emissie NO_x: 49,4 kg/jaar;
- totale emissie PM₁₀: 18,5 kg/jaar.

Achtergrondconcentraties

Vanwege de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het verkeer op de (water)wegen en het spoor en door industriële bronnen, gelegen in Nederland en in het buitenland, is een achtergrondconcentratie voor de luchtverontreinigende stoffen aanwezig in de lucht. Voor het prognosejaar 2030 is onder andere rekening gehouden met de nog aan te leggen Westparallel. Het verkeer op de nieuwe weg is meegenomen in de achtergrondconcentraties van de luchtverontreinigende stoffen.

Voor het gebied rondom het Eurocircuit zijn de volgende achtergrondconcentraties in de lucht aanwezig:

- jaargemiddelde concentraties NO₂: 9 µg/m³
- jaargemiddelde concentraties PM₁₀: 15 µg/m³
- jaargemiddelde concentraties PM_{2,5}: 9 µg/m³

⁷ Deze snelheid komt overeen met luchtkwaliteitonderzoeken van soortgelijke motorcrossbanen, zoals bij het motorcrosssterrein in Arnhem (hoek A50 en Koningsweg).

Resultaten luchtverontreinigende stoffen

In het onderzoek luchtkwaliteit zijn de berekende contouren van de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voor de referentiesituatie opgenomen. Hierna is per stof kort de resultaten weergegeven.

Jaargemiddelde concentratie NO₂

Voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ komt binnen het onderzoeksgebied alleen de contourklasse 10 tot 20 µg/m³ voor. Deze heeft een oppervlak van ongeveer 18 ha, waarbinnen geen woningen aanwezig zijn. De maximale jaargemiddelde concentratie is niet hoger dan 20 µg/m³. De concentraties blijven ruimschoots onder de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie en van de Wet luchtkwaliteit, welke voor beide 40 µg/m³ bedraagt.

Jaargemiddelde concentratie PM₁₀

Voor de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ wordt de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (20 µg/m³) overschreden met een oppervlakte van ongeveer 17,7 hectare. Binnen deze contour zijn 6 woningen gelegen. De grenswaarde van de Wet luchtkwaliteit (40 µg/m³) wordt over een zeer beperkt oppervlak overschreden en is volledig binnen de rallycrossbaan gelegen.

Jaargemiddelde concentratie PM_{2,5}

Voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} wordt de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (10 µg/m³) overschreden binnen een gebied met een oppervlakte van ongeveer 114,5 hectare. Binnen deze contour zijn 6 woningen gelegen.

De grenswaarde van de Wet luchtkwaliteit (25 µg/m³) wordt over een oppervlakte van ongeveer 2,8 hectare overschreden en bevindt zich voornamelijk binnen de rallycrossbaan en voor een klein gedeelte binnen de motorcrossbaan.

4.2.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

Voor de voorgenomen activiteit worden de contouren van de luchtverontreinigende stoffen vergroot ten opzichte van de referentiesituatie. Deze vergroting is als negatief aan te merken. Echter, de contour van de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit is niet of nauwelijks buiten het Eurocircuit gelegen. Er zijn woningen aanwezig binnen de grenswaardencontouren van de Wereldgezondheidsorganisatie, maar niet binnen de grenswaardencontour van de Wet luchtkwaliteit.

De contouren van de luchtverontreinigende stoffen die behoren bij alternatief 1 worden eveneens sterk vergroot ten opzichte van de referentiesituatie. Daardoor neemt het aantal woningen toe met concentraties hoger dan de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Daarnaast zijn er woningen aanwezig binnen de grenswaardencontour van de Wet luchtkwaliteit. Om die reden zijn de effecten op de beide beoordelingsaspecten als sterk negatief te beschouwen.

Omdat alternatief 2 het Meest Milieuvriendelijke Alternatief betreft is dit alternatief als positief te beoordelen, dit geldt voor de beide te beoordelen effecten.

In tabel 4.9 is de conclusie van de beoordeling samengevat.

Tabel 4.9: Beoordeling luchtkwaliteit

Effect	Referentie-situatie	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2
Effect op de contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	0	-	--	+
Effect op het aantal woningen met verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	0	-	--	+

4.3 Externe veiligheid

4.3.1 Kadern

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.

4.3.2 Werkwijze

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

Voor het thema externe veiligheid is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

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

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

De effecten worden beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

Tabel 4.10: Beoordelingskader externe veiligheid

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

4.3.3 Referentiesituatie

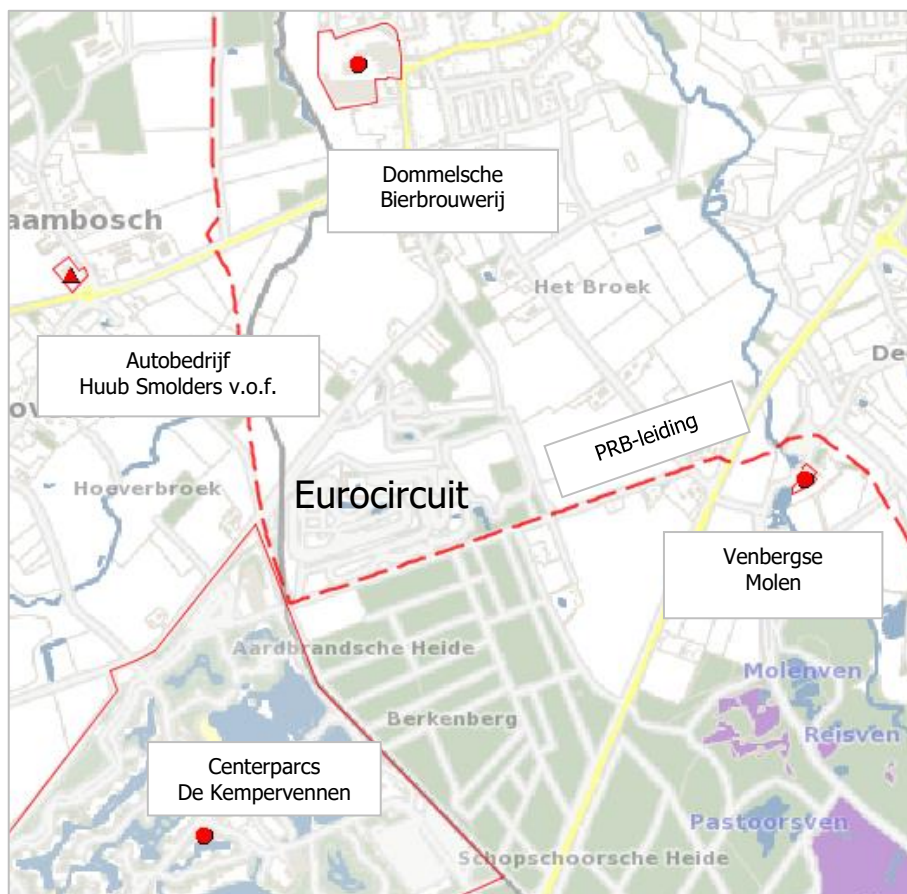
De motorcrossbaan wordt niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbare object. Bij een aantal evenementen zijn grote aantallen mensen aanwezig. Om deze reden zijn de risicobronnen in de omgeving in beeld gebracht.

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

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

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

In onderstaande afbeelding zijn de aanwezige risicobronnen in de omgeving van het Eurocircuit weergegeven.



Overzicht risicobronnen omgeving Eurocircuit

PRB-leiding

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

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

Tabel 4.11: Eigenschappen PRB-leiding

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

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



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

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

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

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

Centerparcs De Kempervennen

Direct ten westen van het Eurocircuit is het vakantiepark Centerparcs De Kempervennen gelegen. Binnen dit park worden gevaarlijke stoffen opgeslagen in het zwembad in de vorm van chloorbleekloog met een tankinhoud van $4,2 \text{ m}^3$.

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 Eurocircuit is deze risicobron dus niet relevant.

Autobedrijf Huub Smolders v.o.f.

Bij het tankstation Autobedrijf Huub Smolders v.o.f. aan de Braambos 1a in Westerhoven wordt LPG verkocht. Voor dit tankstation is de vergunde doorzet van LPG kleiner dan 500 m^3 .

Een incident bij een LPG-tankstation kan optreden ter plaatse van het vulpunt, het bovengrondse LPG-reservoir of de afleverzuil. Rondom deze drie risicobronnen is een PR 10^{-6} contour aanwezig en mogelijk een invloedsgebied voor het groepsrisico. Een LPG-installatie is een zogenaamde categoriale inrichting. Voor de PR 10^{-6} contouren voor de verschillende risicobronnen van de LPG-installatie zijn opgenomen in tabel 1 van bijlage 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Voor de invloedsgebieden van het groepsrisico zijn in tabel 1 van bijlage 2 van het Revi de afstanden opgenomen voor een LPG-installatie.

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

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

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

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

Dommelsche Bierbrouwerij

Op het adres Brouwerijplein 84 in Valkenswaard is de risicobron Dommelsche Bierbrouwerij aanwezig. Op de brouwerij is een ammoniakkoelinstallatie van 3.500 kg, met een maximale werktemperatuur van de installatie van 1°C , aanwezig.

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

Venbergse Molen

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

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

Conclusie

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

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

4.3.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

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

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

Tabel 4.13: Beoordeling externe veiligheid

Effect	Referentie-situatie	VA	Alternatief 1	Alternatief 2
Effect op plaatsgebonden risico	0	0	0	0
Effect op groepsrisico	0	0	0	0

4.4 Geur

4.4.1 Kaders

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

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

4.4.2 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 wordt beoordeeld op basis van het aantal geurbelaste woningen.

4.4.3 Referentiesituatie

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

4.4.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

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

Tabel 4.14: Beoordeling geur

Effect	Referentie-situatie	VA	Alternatief 1	Alternatief 2
Effect op het aantal geurbelaste woningen	0	0	0	0

4.5 Stof

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

4.6 Mobiliteit

4.6.1 Kaders

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

4.6.2 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;

De effecten van de voorgenoemde activiteit en de twee alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie zijn beschreven en beoordeeld.

De effecten zijn beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

Tabel 4.15: Beoordelingskader mobiliteit

Aspect	Kwaliteit	Omschrijving
Effect op de verkeerssituatie		Invloed van de verkeersproductie op het omliggende wegennet: I/C = intensiteit/capaciteit
	++	Sterke verbetering / groot positief effect Wanneer een I/C waarde optreedt van <0,6
	+	Verbetering / positief effect Wanneer een I/C waarde optreedt van 0,6-0,7
	0	Nagenoeg geen effect / verschil De I/C waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 0,7
	-	Verslechtering / negatief effect Wanneer een I/C waarde optreedt van 0,7-0,9
	--	Sterke verslechtering / negatief effect Wanneer een I/C waarde optreedt van >0,9
Effect op de parkeersituatie		Invloed van de parkeerbehoefte op de omgeving
	++	Sterke verbetering / groot positief effect Wanneer een parkeerbezettingsgraad optreedt van <65%
	+	Verbetering / positief effect Wanneer een parkeerbezettingsgraad optreedt van 65-75%
	0	Nagenoeg geen effect / verschil De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 75-85%
	-	Verslechtering / negatief effect Wanneer een parkeerbezettingsgraad optreedt van 85-95%
	--	Sterke verslechtering / negatief effect Wanneer een parkeerbezettingsgraad optreedt van >95%

4.6.3 Referentiesituatie

Als referentiesituatie wordt beschouwd de vergunde situatie voor de rally- en motorcrossbanen en de vastgestelde autonome ontwikkelingen. Op het Eurocircuit zijn twee milieuvergunningplichtige inrichtingen aanwezig; te weten een rallycrossbaan en de motorcrossbaan. De referentiesituatie ('nul'-situatie) betreft de vergunde situatie op basis van deze milieuvergunningen (oprichtingsvergunning).

In het Mobiliteitsplan 2014 wil de gemeente Valkenswaard, in samenspraak met Eurocircuitorganisatie, de gemeente Bergeijk en de provincie, komen tot een nieuwe ontsluitings-route via de Westparallel en de Victoriedijk. Dit heeft een grote impact op het wegennet rondom het Eurocircuit.

De huidige situatie vormt samen met de autonome ontwikkeling de referentiesituatie. De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de twee alternatieven zijn met de referentiesituatie vergeleken.

Verkeerssituatie

Binnen het mobiliteitsplan is opgenomen dat de ontsluitingssituatie voor het Eurocircuit verandert door komst van de Westparallel N69. De Mgr. Smetsstraat zal in de toekomst niet meer beschikbaar zijn als ontsluitingsroute.

Vanuit het regionale verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten voor het planjaar 2030 aangegeven voor de wegen rondom het Eurocircuit. In onderstaande tabel zijn voor een aantal toegangswegen richting het Eurocircuit het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de weekdag aangegeven.

Tabel 4.16: Verkeerintensiteiten prognose 2030

Wegtype	Straatnaam	Mvt/etmaal weekdag
GOW I	Provincialeweg N397	5.726
GOW I	Luikerweg N69	14.636
GOW I	Westparallel N69	16.311
ETW II	Kempervennendreef	662
ETW II	Weerderdijk	713
zandpad	Victoriedijk	0

Parkeersituatie

Op het terrein van het Eurocircuit zijn circa 170 parkeerplaatsen beschikbaar voor deelnemers. Voor bezoekers bestaat de mogelijkheid om te parkeren op het terrein (P5) aan de Kempervennendreef. Dit terrein biedt plaats voor circa 100 parkeerplaatsen. Bij wedstrijden kan gebruik worden gemaakt van parkeerterrein P4 die over een capaciteit beschikt van circa 1.000 parkeerplaatsen.

Tijdens de RTL GP Preproloog worden tijdelijke parkeerterreinen ingericht voor het bezoekers parkeren. Een groot deel van de bezoekers en deelnemers zullen met de auto naar het evenement komen. Zij zullen de auto voor langere tijd moeten parkeren. Het is daarom van belang dat de beschikbare capaciteit voldoende is voor het te verwachte aantal auto's.

In de onderstaande afbeelding zijn de verschillende tijdelijke parkeerterreinen aangegeven.



Overzicht parkeerterreinen Eurocircuit

Tabel 4.17: Parkeercapaciteit

Parkeerterrein	Grootte ca.	Gebruiker	Ligging	Capaciteit	Werkelijk
P1	4,0ha	Bezoekers	Eurocircuit	1.800	2.100
P2	3,90ha	Bezoekers	Normale P langs Victoriedijk	1.750	0
P3	2,87ha	Bezoekers	Grond Dhr. Smolders	1.290	800
P4	2,2ha	Bezoekers	Venbergseweg Victoriedijk	1.000	528
P5	0,22ha	Crew	Langs de Victoriedijk	100	100
P6	10ha	Bezoekers	Weerderdijk/Oude Borkelsedijk	4.500	845
P deelnemers		Crew	Op het Eurocircuit	170	170
				10.610	4.543

Capaciteit 450 parkeerplaatsen per ha.

Door komst van de Westparallel N69 kunnen de parkeerterreinen (P2 en P3) gedeeltelijk niet meer worden gebruikt. Wanneer deze parkeerterrein wegvallen is er echter nog voldoende capaciteit op de overige parkeerterreinen om de parkeerbehoefte tijdens evenementen op te vangen.

4.6.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

Voorgenomen activiteit

Voor de voorgenomen activiteit van de Motor Vereniging Valkenswaard geldt dat het gebruik van het motorcrossterrein gelijk staat aan het huidige gebruik (referentiesituatie).

In de periode van de zomertijd vinden er gedurende 8 uur per week motor- en zijspancrossactiviteiten plaats op het motorcrossterrein. De trainingen vinden plaats op woensdagmiddag (4 uur) met circa 10 tot 50 motoren. Op vrijdag (4uur) vinden er cursussen Enduro rijden plaats met 40 Enduro motoren. Binnen de wintertijd vinden er gedurende 4 tot 8 zondagen activiteiten plaats met 4x4 wagens. Op deze dagen zijn circa 20 tot 60 auto's aanwezig waarmee de bezoekers zelf naar het terrein komen. Incidenteel (1 tot 2 keer per jaar) zal een Dakar (vracht)wagen op het motorcrossterrein en rallycrossterrein een test uitvoeren in de dag periode. Per jaar vinden er op het motorcrossterrein 5 wedstrijden plaats. Het aantal deelnemers op een wedstrijddag (MXGP) bedraagt hierbij circa 220.⁸

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van het maximaal aantal deelnemers en verkeersbewegingen van het motorcrossterrein per weekdag.

Tabel 4.18

Activiteit	Max. aantal deelnemers per week	Aantal voertuigen	Verkeersbewegingen	Totaal verkeersbewegingen per week	Totaal verkeersbewegingen per weekdag
Trainingen op woensdagmiddag	50	50	2	100	15
Cursus Enduro rijden op vrijdag	40	40	2	80	11
Wedstrijddag (MXGP)	220	220	2	440	64
TOTAAL	310	310	2	620	90

Het aantal deelnemers (4x4 wagens) tijdens de wintertijd is minimaal en derhalve niet meegenomen.

Tijdens een training zijn er op het motorcrossterrein weinig toeschouwers aanwezig. Echter tijdens een wedstrijddag (MXGP) zijn er ruim 10.000 bezoekers aanwezig.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van het aantal toeschouwers van het motorcrossterrein.

Tabel 4.19

Activiteit	Max. aantal toeschouwers per week	Aantal voertuigen	verkeersbewegingen	Totaal verkeersbewegingen per week
Wedstrijddag (MXGP)	10.000	5.000	2	10.000
TOTAAL		5.000		10.000

Voor de Stichting Eurocircuit geldt dat zij hun activiteiten op rallycircuit willen verruimen. In onderstaande tabel zijn hun wensen voor hun activiteiten aangegeven.

Tabel 4.20

Activiteit	Max. aantal deelnemers per week	Max. aantal Medewerkers per week	Aantal voertuigen	Totaal verkeersbewegingen per week	Totaal verkeersbewegingen per weekdag
Rallycrosswedstrijden	70	100	170	340	49
Testdagen met niet gekentekende voertuigen	70	10	80	160	23
Trainingsdagen voor supermotomotoren	10	10	20	40	6

⁸ www.mxgp.com/tracks/valkenswaard

Trainingsdagen met voertuigen	40	10	50	100	14
TOTAAL	190	130	150	640	92

Voor het aantal medewerkers is een aanname gedaan.

Wij gaan ervanuit dat het optredende aantal verkeersbewegingen per weekdag niet veel groter zal zijn dan de verkeersintensiteiten die optreden in de referentiesituatie.

Een keer per jaar vindt er op het Eurocircuit de RTL GP Pre proloog Dakar plaats. Tijdens dit evenement komen de deelnemers van de zwaarste rally ter wereld bijeen om de laatste voorbereidingen te treffen. Voor bezoekers is het een moment om de rally van dichtbij mee te maken. Ze zien de motoren, quads, auto's en trucks in actie op het circuit. Er zal tijdens dit evenement ook een uitgebreid randprogramma worden georganiseerd waardoor dit evenement bezocht wordt door jong en oud. Dit evenement trekt jaarlijks circa 20.000 bezoekers, die voornamelijk met de auto komen.

Bezoekers die komen voor de Dakar Preproloog maken gebruik van de volgende vervoersmiddelen: auto, (brom)fiets, Lopend, Kiss & Ride enz.)

Vanuit het onderzoek verkeers- en vervoersplan RTLGP Pre proloog Dakar 2017 is uitgegaan van het volgende aantal verkeersbewegingen:

Tabel 4.21

Bezoekersaantal	Percentage autogebruik	Aantal Bezoekers met de auto	Auto bezetting	Aantal Auto's	Mvt/etmaal
20.000	95%	19.000	2,8	6.786	13.571

Bron: verkeers- en vervoersplan RTLGP Preproloog Dakar 2017

Alternatief 1

Voor dit alternatief wordt uitgegaan van het gebruik van het terrein op basis van de mogelijkheden binnen de zone van rechtswegen (heel intensief gebruik banen). Binnen deze zone is een 14 keer zo intensief gebruik van het rallycrossterrein mogelijk ten opzichte van de referentiesituatie. Deze intensivering is bepaald in het akoestisch onderzoek.

Alternatief 2

Voor dit alternatief wordt uitgegaan dat er op het Eurocircuit alleen gebruik wordt gemaakt van crossvoertuigen die voorzien zijn van elektrische motoren. Het gebruik van elektrische crossvoertuigen op het Eurocircuit zal geen invloed hebben op het aantal verkeersbewegingen en parkeerbehoefte van bezoekers en gebruikers van en naar het Eurocircuit.

Conclusie

Binnen het Mobiliteitsplan Valkenswaard 2014 worden in het kader van de bereikbaarheid en leefbaarheid maximale capaciteiten gehanteerd voor de verschillende type wegen binnen de gemeente Valkenswaard. Voor wegen met een stroomfunctie (GOW I) geldt een bandbreedte van 15.000 tot 30.000 mvt/etmaal. Voor wegen met een ontsluitingsfunctie (GOW II) geldt een maximum van 15.000 mvt/etmaal en voor erftoegangswegen een max. van 6.000 mvt/etmaal.

Op basis van de optredende verkeersintensiteiten in de prognose 2030 kan worden gesteld dat het aantal verkeersbewegingen van de omliggende wegen ruim binnen het maximum verkeersintensiteiten vallen die in het mobiliteitsplan worden omschreven.

Er wordt verwacht dat, gezien de marginale toename van het aantal verkeersbewegingen door de voorgenomen activiteit en alternatieven dit geen gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen.

Tijdens evenementen zoals een RTL GP Pre proloog Dakar zal het verkeer middels bewegwijzering en verkeersregelaars naar de tijdelijk parkeerterrein dienen te worden geleid. Door komst van de Westparallel verdient het de aanbeveling om de Victoriedijk (zandpad) uit te voeren met een asfaltverharding. Hierdoor ontstaat een extra ontsluiting via de Luikerweg vanuit de Westparallel N69.

Gezien het aantal beschikbare parkeerplaatsen op het Eurocircuit en aan de Kempervennendreef zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig om het parkeren tijdens wedstrijden op te vangen. Tijdens evenementen dient te worden uitgeweken naar de tijdelijke parkeerplaatsen.

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er ten aanzien van de voorgenomen activiteiten en alternatief 2 geen positieve of negatieve effecten te verwachten ten aanzien van de verkeers- en parkeersituatie voor het omliggende wegennet en omgeving.

Voor alternatief 1 dienen nog aanvullende berekeningen te worden uitgevoerd om de effecten in beeld te brengen. De verwachting is echter niet dat dit alternatief zal leiden tot een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie.

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

Tabel 4.22: Beoordelingskader mobiliteit

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

5 OVERIGE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk zijn de overige milieugevolgen bespreken. Het gaat om de aspecten natuur, bodem, water en archeologie. Per aspect zijn achtereenvolgens de relevante, wetten en besluiten, de werkwijze, een beschrijving van de referentiesituatie en de beoordeling van de voorgenomen activiteit en de alternatieven opgenomen.

5.1 Natuur

In het kader van de MER is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het Eurocircuit en de inrichting hiervan heeft op beschermde gebieden en op beschermde flora en fauna.⁹ In het onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling en de twee alternatieven. Het onderzoek is als bijlage 3 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

5.1.1 Kaders

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

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

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

5.1.2 Werkwijze

In de natuurtoets zijn de huidige en potentiële aanwezigheid van beschermde soorten planten en dieren op de onderzoekslocatie en de te verwachten effecten van de scenario's op beschermde soorten en gebieden beoordeeld. De natuurtoets vindt plaats op grond van bronnenonderzoek en een terreinbezoek. Tijdens het terreinbezoek is een inschatting gemaakt welke soorten voor kunnen komen en welke soorten op voorhand uit te sluiten zijn.

Naast de natuurtoets is het effect van het Eurocircuit en het gebruik ervan op Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland beschreven. Hierbij is gekeken naar de effecten die de verschillende beschreven scenario's van het Eurocircuit hebben op nabije Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland.

⁹ Ekoza, Natuurtoets Eurocircuit Valkenswaard, 23 april 2018

5.1.3 Referentiesituatie

Het gebruik van het rallycrossterrein en het motorcrossterrein op het Eurocircuit heeft effect op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux. Het gebruik heeft effect op verzuring en vermessing door stikstof uit de lucht die afkomstig is van de rallyvoertuigen. De referentiesituatie is al meegenomen in de PAS van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux. Het gebruik van het rallycrossterrein veroorzaakt ook verstoring door geluid van de soorten die voorkomen in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux. Ook vogels in omliggende groenstroken, bossen en weilanden worden verstoord door het geluid van de rallyvoertuigen. Deze verstoringen kunnen verschillen per scenario.

5.1.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit is een toename van het aantal rallyvoertuigen, motorcrossvoertuigen en andere voertuigen op de crossterreinen. Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van deze voertuigen verhoogd in de voorgenomen activiteit ten opzichte van de referentiesituatie. De hoeveelheid geluid wordt niet verhoogd, omdat de geluidsbelasting per dag gelijk blijft. De verstoring van geluid op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux en op algemene broedvogels in de omgeving verandert niet 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. Door Peutz is met behulp van het rekenprogramma AERIUS de bijdrage van de stikstofdepositie van het Eurocircuit inzichtelijk gemaakt.¹⁰ De AERIUS berekening is als bijlage opgenomen. Voor het bepalen van de toename van de stikstofdepositie dient de stikstofemissie die maximaal mogelijk is conform de huidige situatie (2017) afgezet te worden tegen de stikstofemissie in de referentiesituatie.

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

Alternatief 1

In het alternatief zone van rechtswege is er een toename van het aantal rallyvoertuigen op het rallycrossterrein. Hierdoor wordt de stikstofuitstoot van deze voertuigen verhoogd in het alternatief zone van rechtswege ten opzichte van de referentiesituatie. Ook de hoeveelheid geluid wordt verhoogd, waardoor er meer verstoring van geluid op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux ontstaat en meer algemene broedvogels in de omgeving van het rallycrossterrein worden verstoord en het aantal broedparen afneemt.

Alternatief 2

In dit alternatief zal op het rallycrossterrein en het motorcrossterrein geen gebruik meer gemaakt gaan worden van rallyvoertuigen of motorcrossvoertuigen met een verbrandingsmotor. Er zal enkel nog gebruik gemaakt worden van rallyvoertuigen met een elektrische motor. Hierdoor gaat de stikstofdepositie naar nul en neemt het geluid dat Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux en vogels in de omgeving van het rallycrossterrein verstoord sterk af. Dit is dus een sterke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie.

¹⁰ Peutz, Luchtkwaliteit in de omgeving ten gevolge van het rallycrosscircuit, E 1040-7-RA, 13 maart 2018

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

Tabel 5.1: Beoordeling natuur

Effect	Referentie-situatie	Voorgenomen Activiteit	Alternatief 1	Alternatief 2
Natura 2000-gebied				
Oppervlakteverlies	0	0	0	0
Versnippering	0	0	0	0
Verzuring door N-depositie uit de lucht	0	-	--	++
Vermeresting door N-depositie uit de lucht	0	-	--	++
Verzoeting	0	0	0	0
Verzilting	0	0	0	0
Verontreiniging	0	0	0	0
Verdroging	0	0	0	0
Vernatting	0	0	0	0
Verandering stroomsnelheid	0	0	0	0
Verandering overstromingsfrequentie	0	0	0	0
Verandering dynamiek substraat	0	0	0	0
Verstoring door geluid	0	0	--	++
Verstoring door licht	0	0	0	0
Verstoring door trilling	0	0	0	0
Optische verstoring	0	0	0	0
Verstoring door mechanische effecten	0	0	0	0
Verandering in populatiedynamiek	0	0	0	0
Bewuste verandering soortensamenstelling	0	0	0	0
Natuurnetwerk Nederland				
Natuurnetwerk Nederland	0	0	0	0
Soorten				
Grondgebonden zoogdieren	0	0	0	0
Vleermuizen	0	0	0	0
Vogels	0	0	--	++
Reptielen, amfibieën en vissen	0	0	0	0
Flora	0	0	0	0
Ongewervelden	0	0	0	0
Totaal Natuur	0	0/-	--	++

5.2 Bodem

In het kader van de MER is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het Eurocircuit op de bodem.¹¹ In het onderzoek is de referentiesituatie onderzocht en er is een beoordeling opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling en de twee alternatieven. Het onderzoek is als bijlage 4 bij het MER opgenomen. In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek opgenomen.

5.2.1 Kaders

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

5.2.2 Werkwijze

Ten behoeve van de MER is op basis van een vooronderzoek een inschatting gemaakt van de te verwachten bodemkwaliteit in het plangebied. Het vooronderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5725 (Bodem – Landbodem – Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek, versie oktober 2017).

¹¹ AGEL adviseurs, Bodemonderzoek MER Eurocircuit, 23 april 2018

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.

De te verzamelen informatie is afhankelijk van de aanleiding en het doel van het vooronderzoek en heeft betrekking op locatiegegevens, bodemopbouw, geohydrologie, te verwachten bodemkwaliteit en potentieel bodembedreigende activiteiten op de vooronderzoekslocatie. Hiertoe is informatie aangeleverd door de gemeente, zijn verschillende archieven geraadpleegd en er is een terreinverkenning uitgevoerd.

Voor het vooronderzoek is uitgegaan van de volgende aanleiding conform de NEN 5725: het opstellen hypothese over de milieuhygiënische bodemkwaliteit ten behoeve van uit te voeren bodemonderzoek (A).

Voor het thema bodem is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

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

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

De effecten worden beoordeeld op basis van de volgende beoordelingsschaal:

Tabel 5.2: Beoordelingskader bodem

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

5.2.3 Referentiesituatie

Huidige situatie

In paragraaf 3.3 is het huidig gebruik beschreven.

Voormalig gebruik

Onderstaand is een aantal historische topografische kaarten opgenomen.



Historische topografische kaarten van de onderzoekslocatie (rode cirkel)

In 1971 werd het circuit geopend en was destijds het eerste speciaal voor de autosport rallycross gebouwde circuit ter wereld. Daarvoor is de locatie voor zover bekend nooit bebouwd of anders in gebruik geweest dan bouwland/weiland. Op basis van de huidige gegevens is niet bekend of het terrein in het verleden is opgehoogd.

De stortplaats Victoriedijk is gelegen ten oosten van het Eurocircuit. De locatie van de stortplaats is in het verleden ontgrond ten behoeve van zandwinning. Volgens de eerder uitgevoerde onderzoeken bedroeg de maximale diepte van de ontgroning 6 m-mv. Daarna is in de periode 1958 - 1981 de stortplaats aangelegd. Op de locatie is allerlei afval gestort, zoals huishoudelijk afval, bouw- en sloopafval en mogelijk ook chemisch afval. In de huidige situatie is de stortplaats sterk begroeid met vegetatie en bosschages.

Ook de stortplaats Mgr. Smetsstraat ten noorden van het Eurocircuit betreft een volgestorte ontgronding. In de periode van 1950 – 1959 is hier huisvuil en bouw- en sloopafval gestort.

Toekomstig gebruik

Momenteel zijn er geen wijzigingen in het (bodem-)gebruik van de locatie bekend.

Bodemopbouw en geohydrologie

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

Tabel 5.3: Bodemopbouw en geohydrologie

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

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

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

Aardkundige waarden

Op basis van de Bodematlas van de Provincie Noord-Brabant bevinden zich binnen de onderzoekslocatie geen aardkundige monumenten, Gea-objecten of aardkundig waardevolle gebieden.

Zonering bodemkwaliteitskaart

Voor de gemeente Valkenswaard is een Nota bodembeheer en bodemkwaliteitskaart beschikbaar. Op basis van de bodemkwaliteitskaart wordt ter plaatse van de onderzoekslocatie de volgende bodemkwaliteit verwacht:

- Bovengrond (0,0-0,5 m-mv): klasse AW2000 (zone buitengebied);
- Ondergrond (0,5-2,0 m-mv) : klasse AW2000 (zone Valkenswaard).

Op de bodemfunctieklassenkaart is de onderzoekslocatie gelegen in de zone industrie.

Beschikbaar bodemonderzoek

In onderstaande afbeelding zijn de locaties aangegeven waar eerder bodemonderzoek is uitgevoerd.



Locaties met eerder uitgevoerde bodemonderzoeken

Conclusie

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 5.4: Te verwachten bodemkwaliteit

Locatie	Grond	Grondwater
Eurocircuit	Minerale olie > AW	Vluchtige aromaten > S
Clubhuis wierclub	< AW	Cadmium, chroom, zink > S
Stortplaats Victoriédijk	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 dient vanuit de Wet milieubeheer gebruik te worden gemaakt van aanvullende beschermende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld het gebruik van milieumatjes of het aanleggen van een vloestofdichte vloer. Brandstoflekkages bij botsingen betreffen over het algemeen zeer kleine hoeveelheden.

Voor zover bekend op basis van de huidige beschikbare informatie is ter plaatse van het Eurocircuit en de directe omgeving geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

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

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

5.2.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er ten aanzien van de voorgenomen activiteiten en de alternatieven 1 en 2 geen positieve of negatieve effecten te verwachten ten aanzien van de (water-)bodemkwaliteit en de bodemfunctieklassering door bodemgebruik.

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

Tabel 5.5: Beoordeling bodem

Kwaliteit	Referentie-situatie	VA	Alternatief 1	Alternatief 2
Effect op (water-)bodemkwaliteit	0	0	0	0
Effect op bodemfunctieklassering door bodemgebruik	0	0	0	0

5.3 Water

5.3.1 Kaders

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

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

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

5.3.2 Werkwijze

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

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

Voor het thema water is het volgende beoordelingskader gehanteerd:

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

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

De effecten zijn beoordeeld op basis van de volgende beoordelingschaal:

Tabel 5.6: Beoordelingskader water

Aspect	Kwaliteit	Omschrijving
Effect op (grond)waterkwaliteit	Invloed op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater	
	++	Sterke verbetering / groot positief effect
	+	Verbetering / positief effect
	0	Nagenoeg geen effect / verschil
	-	Verslechtering / negatief effect
Effect op oppervlaktewater	Invloed op het waterpeil	
	++	Sterke verbetering / groot positief effect
	+	Verbetering / positief effect
	0	Nagenoeg geen effect / verschil
	-	Verslechtering / negatief effect
Effect op de geohydrologie	Invloed op de mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen	
	++	Sterke verbetering / groot positief effect
	+	Verbetering / positief effect
	0	Nagenoeg geen effect / verschil
	-	Verslechtering / negatief effect
	--	Sterke verslechtering / negatief effect

5.3.3 Referentiesituatie

Bodemopbouw en geohydrologie

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

Tabel 5.7: Bodemopbouw en geohydrologie

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

Tijdens voorgaand bodemonderzoek ter plaatse van het Eurocircuit in 1999 is vastgesteld dat de bodemopbouw tot 3,0 m-mv voornamelijk uit zand bestaat. Het freatisch grondwater bevond zich destijds op 0,5 m-mv. Conform de bodematlas van de provincie Noord-Brabant betreft de grondwatertrap: VI (GHG 40-80cm-mv en GLG: 120cm-mv.). Het plangebied wordt gekenmerkt als een infiltratiegebied.

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

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

Watersysteem

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

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

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

5.3.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

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

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

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

Sinds 1999 worden binnen het circuit zogenaamde milieumatjes toegepast. Vooral in de pits (rennerskwartier) is er de kans dat er vloeistoffen vrij komen is het verplicht milieumatjes toe te passen. Bij een botsing tussen voertuigen komen geen of nagenoeg geen milieuonvriendelijke stoffen vrij. Daar er een redelijke kans bestaat, dat een voertuig in botsing komt en men niet na een botsing niet uit wil vallen door lekkende stoffen, zijn deze zo gemonteerd dat bij een botsing de vloeistoffen opgesloten blijven. Een enkele keer loopt koelvloeistof weg als de radiator wordt lek gereden. De vrij komende koelvloeistof is zo weinig, dat dit geabsorbeerd wordt door de bodem en het (grond)watersysteem nooit bereikt. Een eventuele toename (cross)bewegingen verhoogd wel de kans op het lekken van vloeistof. Het toepassen van een milieuvriendelijke alternatief verlaagd juist de kans op het lekken van vloeistoffen.

Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er ten aanzien van de voorgenomen activiteiten en de alternatieven 1 en 2 zijn minimale positieve of negatieve effecten te verwachten op het (grond)watersysteem

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

Tabel 5.8: Beoordelingskader MER

Kwaliteit	Referentie-situatie	VA	Alternatief 1	Alternatief 2
Effect op (grond)waterkwaliteit	0	-	-	+
Effect op oppervlaktewater	0	0	0	0
Effect op geohydrologie	0	0	0	0

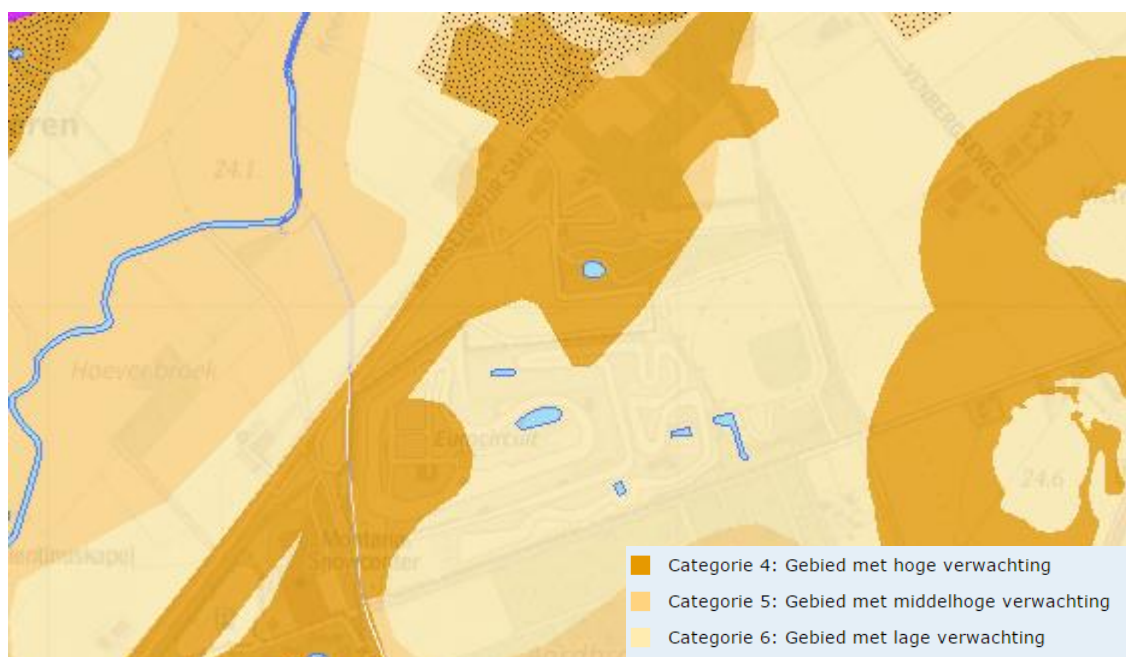
5.4 Archeologie

5.4.1 Kadern

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

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

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



Uitsnede archeologische beleidskaart

5.4.2 *Werkwijze*

Om de archeologische waarde van het plangebied te kunnen bepalen is gekozen voor het uitvoeren van een bureauonderzoek (BO).¹² 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. Zie hiervoor het archeologisch onderzoek in bijlage ... Er is een onderverdeling aangebracht in een zone met een hoge archeologische verwachting en een zone met een middelhoge archeologische verwachting. De zone met een hoge archeologische verwachting bestaat uit de hoger gelegen zandgronden (dekzand op terrasafzettingen) op de rand van het beekdal van de Keersop. In de rest van het plangebied wordt eveneens dekzand op terrasafzettingen verwacht, maar omdat deze verder van het beekdal 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 aanwezig waar de bodem mogelijk al verstoord is, maar de omvang en diepte van de verstoring niet exact bekend is. Hier zouden eventueel dus nog wel archeologische waarden aanwezig kunnen zijn.

¹² Transect, Een Archeologisch Bureauonderzoek (BO), Valkenswaard, Eurocircuit, Gemeente Valkenswaard (NB), 1658, 4 april 2018



Gespecificeerde verwachting archeologie

5.4.4 Effectbeoordeling voorgenomen activiteit en alternatieven

Ten aanzien van de voorgenomen activiteit en de twee alternatieven zijn geen bodemingrepen gepland. Een intensivering van het gebruik van het circuit leidt niet tot verstering 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 5.9: Beoordelingskader archeologie

Kwaliteit	Referentie-situatie	VA	Alternatief 1	Alternatief 2
Effect op gebieden met een archeologische verwachtingswaarde	0	0	0	0

6 OVERZICHT EFFECTEN EN CONCLUSIES

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

6.1 Overzicht effecten

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

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

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

Milieucriterium	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1 (zone van rechtswege)	Alternatief 2 (MMA)
Geluid Aantal geluidbelaste (vakantie)woningen	Het aantal geluidbelaste (vakantie)woningen verandert niet of nauwelijks door de voorgenomen ingrepen.	De geluidbelasting op het aantal geluidbelaste woningen verslechtert als gevolg van de voorgenomen ingreep.	De geluidbelasting op het aantal geluidbelaste woningen verbetert als gevolg van de voorgenomen ingrepen.
Geluid Aantal geluidbelaste dagen	Het aantal geluidbelaste dagen neemt significant toe.	Het aantal geluidbelaste dagen neemt significant toe.	Het aantal geluidbelaste dagen neemt af.
Geluid Maximaal geluidniveau	Het maximaal geluidniveau blijft nagenoeg gelijk.	Het maximaal geluidniveau blijft nagenoeg gelijk.	Het maximaal geluidniveau neemt af als gevolg van de voorgenomen ingrepen.
Luchtkwaliteit Contouren jaargemiddelde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	De contouren worden aanzienlijk vergroot, maar de contouren van de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit blijven binnen het Eurocircuit.	De contouren worden aanzienlijk vergroot en minimaal één van de contouren van de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit komt buiten de grenzen van het Eurocircuit te liggen.	De contouren worden aanzienlijk verkleind.
Luchtkwaliteit Aantal woningen met verhoogde concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ , PM ₁₀ en PM _{2,5})	Het aantal woningen waar de concentratie hoger is dan de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie neemt toe, maar blijft lager dan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.	Het aantal woningen binnen de contour waar de concentratie hoger is dan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit toe neemt toe	Het aantal woningen binnen de contour met een concentratie die hoger is dan de grenswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie neemt af, maar lager dan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit.
Externe veiligheid Plaatsgebonden risico	Het plaatsgebonden risico verandert niet.	Het plaatsgebonden risico verandert niet.	Het plaatsgebonden risico verandert niet.
Externe veiligheid Groepsrisico	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.	Het groepsrisico verandert niet of nauwelijks.
Geur Aantal geurbelaste woningen	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.	Het aantal geurbelaste woningen wijzigt niet.
Mobiliteit Verkeerssituatie	De intensiteit/capaciteit waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 0,7.	De intensiteit/capaciteit waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 0,7.	De intensiteit/capaciteit waarde blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 0,7.

Milieucriterium	Voorgenomen activiteit	Alternatief 1 (zone van rechtswege)	Alternatief 2 (MMA)
Mobiliteit Parkeersituatie	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 75-85%.	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 75-85%	De parkeerbezettingsgraad blijft nagenoeg gelijk en bedraagt 75-85%
Natuur Natura 2000-gebied	De bijdrage aan de verzuring en vermesting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid zijn groter.	De bijdrage aan de verzuring en vermesting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid zijn veel groter.	De bijdrage aan de verzuring en vermesting door N-depositie uit de lucht en de verstoring door geluid zijn nihil.
Natuur Natuurnetwerk Nederland	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.	De invloed op het Natuurnetwerk Nederland blijft gelijk.
Natuur Beschermd flora en fauna	De invloed op beschermde flora en fauna blijft gelijk.	De invloed op vogels is sterk negatief.	De invloed op vogels is sterk positief
Bodem (Water-)bodemkwaliteit	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.	De bodemkwaliteit verandert niet door de voorgenomen ingrepen.
Bodem Bodemfunctieklasse door bodemgebruik	De bodemfunctieklasse verandert niet door het gebruik.	De bodemfunctieklasse verandert niet door het gebruik.	De bodemfunctieklasse verandert niet door het gebruik.
Water (Grond)waterkwaliteit	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater verslechtert.	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater verslechtert.	De kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater verbetert.
Water Oppervlaktewater	Het waterpeil wijzigt niet.	Het waterpeil wijzigt niet.	Het waterpeil wijzigt niet.
Water Geohydrologie	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.	De mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen wijzigt niet.
Archeologie Gebieden met een archeologische verwachtingswaarde	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.	De gronden met een archeologische verwachtingswaarde worden niet aangetast.

6.2 Cumulatie

Cumulatieve effecten zijn effecten van andere ruimtelijke ontwikkelingen die de effecten van ontwikkelingen op het Eurocircuit kunnen versterken. Met het programma De Groote Heide wil de gemeente Valkenswaard het gebied ontwikkelen tot een duurzaam leisurlandschap zodat het gebied aantrekkelijker wordt voor bezoekers en er meer werkgelegenheid ontstaat. De ontwikkeling tot een leisuregebied kan op gespannen voet komen te staan met verkeersbelasting en met de aanwezige natuurwaarden. In de gebiedsvisie Groote Heide wordt ingezet op een duurzame ontwikkeling waarbij wordt geborgd dat nieuwe en door te ontwikkelen functies nu en in de toekomst bijdragen aan de (be)leefbaarheid, kwaliteit van natuur en landschap en rendabiliteit van het gebied. Alle economische functies in het buitengebied van Valkenswaard, of dat nu is op het gebied van leisure, paardensport, in de agrarische- of een andere economische sector moeten bijdragen aan de drie duurzaamheidsprincipes people-planet-profit. Zo kan de toekomst van het gebied duurzaam versterkt en geborgd worden en worden de spanningsvelden opgelost.

6.3 Conclusie

Alle milieuaspecten van de referentiesituatie van het Eurocircuit zijn onderzocht. De voorgenomen activiteit en de twee alternatieven (zone van rechtswege en meest milieuvriendelijk alternatief) zijn ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld.

Op basis van tabel 6.1 kan worden beoordeeld dat de voorgenomen activiteit op een aantal punten negatief scoort ten opzichte van de referentiesituatie.

Met name het aantal geluidbelaste dagen neemt significant toe. Omdat de verschillende akoestische situaties uit de referentiesituatie bij de voorgenomen activiteit dezelfde zijn, treden er geen verschillen op tussen de geluidbelastingen en de geluidcontouren tussen de referentiesituatie en de voorgenomen activiteit.

Alternatief 1 (zone van rechtswege) scoort op een aantal punten zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Met de zone van rechtswege is de geluidsruijnte, die geldt op basis van het vigerende bestemmingsplan, weergegeven. Er wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld om de geluidsruijnte te beperken.

Alternatief 2 (meest milieuvriendelijk alternatief) scoort op een aantal punten positief tot zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie. Dit alternatief is gebaseerd op de visie De Grote Heide waarin is aangegeven dat het Eurocircuit zal moeten transformeren naar een duurzame toekomst, waarbij ingezet wordt op innovatie van de motoren rallycross naar milieuvriendelijke varianten die geen geluid meer produceren. Er ontbreekt kennis en informatie over in hoeverre en op welke termijn het meest milieuvriendelijk alternatief een haalbaar alternatief is (zie paragraaf 7.1.2). Deze leemte in kennis en informatie maakt dat het meest milieuvriendelijk alternatief in ieder geval op de korte termijn geen haalbaar alternatief is.

7 LEEMTEN IN INFORMATIE EN EVALUATIE

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

7.1 Leemten in kennis en informatie

7.1.1 Verkeer

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

7.1.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Er ontbreekt kennis en informatie over in hoeverre en op welke termijn het meest milieuvriendelijk alternatief een haalbaar alternatief is. Er zijn geen gegevens bekend over in hoeverre racen met elektrische voertuigen aantrekkelijk is voor publiek en daarmee levensvatbaar is. Ook de technische kennis met betrekking tot racen met elektrische voertuigen is nog beperkt. Deze leemte in kennis en informatie maakt dat het meest milieuvriendelijk alternatief in ieder geval op de korte termijn geen haalbaar alternatief is.

7.2 Evaluatie

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

Tabel 7.1: Evaluatie milieueffecten

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

BIJLAGE 1

AKOESTISCH ONDERZOEK MER EUROCIRCUIT