Geluidscontour Eurocircuit

Inhoudsopgave

Toelichting **5**

Hoofdstuk 1 Inleiding **6**
1.1 Aanleiding en doel 6
1.2 Plankarakter 8

Hoofdstuk 2 Plangebied **9**
2.1 Situering 9
2.2 Bestaande juridische regeling 9

Hoofdstuk 3 Planologisch kader **11**
3.1 Europees beleid 11
3.2 Rijksbeleid 12
3.3 Provinciaal en regionaal beleid 15
3.4 Gemeentelijk beleid 21

Hoofdstuk 4 Bestaande situatie **22**
4.1 Archeologie en cultuurhistorie 22
4.2 Eurocircuit 27

Hoofdstuk 5 Milieuhygiënische aspecten **28**
5.1 Luchtkwaliteit 28
5.2 Externe veiligheid 29
5.3 Geluidhinder 31
5.4 M.e.r.plicht 33

Hoofdstuk 6 Planuitgangspunten **34**
6.1 Algemeen 34
6.2 Sport 35
6.3 Archeologie en cultuurhistorie 36

Hoofdstuk 7 Juridische regeling **38**
7.1 Algemeen 38
7.2 Effecten van deze herziening 38
7.3 Toelichting op de planregels 39

Hoofdstuk 8 Uitvoeringsaspecten **41**
8.1 Economische uitvoerbaarheid 41
8.2 Verdere procedure 41

Bijlagen bij de toelichting **43**
Bijlage 1 Gebruiksprogramma 44
Bijlage 2 Nota Reikwijdte en detailniveau (NRD) 55

Toelichting

behorende bij het bestemmingsplan "Geluidscontour Eurocircuit"

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In 1971 werd het Eurocircuit, het eerste permanente rallycrosscircuit ter wereld geopend. Door verschillende activiteiten en evenementen op het gebied van auto- en motorsport is het Eurocircuit gedurende de laatste decennia op de internationale kaart gezet. Er is hierbij een grote diversiteit aan gebruiksactiviteiten en bebouwing ontstaan, die niet zijn vastgelegd in een bestemmingsplan. Voor het Eurocircuit geldt in de gemeente Valkenswaard een Uitbreidingsplan in hoofdzaak uit 1964 en het bestemmingsplan Buitengebied 1977.

Wegens grote onrust bij omwonenden en onduidelijkheid voor de verenigingen die gebruik maken van het Eurocircuit over de mogelijkheden en onmogelijkheden die er voor de activiteiten zijn, heeft de gemeente Valkenswaard besloten om het bestemmingsplan voor het Eurocircuit te actualiseren.

Doordat een actueel ruimtelijk kader ontbreekt is er in het verleden van rechtswege een geluidscontour ontstaan, die ook voor een groot deel in Bergeijk ligt. Dat maakt het noodzakelijk om ook het bestemmingsplan in Bergeijk aan te passen. Daarnaast is een klein deel van het Eurocircuit, waarop een deel van de wielerbaan en wat groen aanwezig is, gelegen in Bergeijk, op een perceel (Westerhoven, sectie D, nummer 151) met een agrarische bestemming.

In Bergeijk geldt het bestemmingsplan “Buitengebied Bergeijk 2011” en de daarop van toepassing zijnde herzieningen “Herziening Buitengebied Bergeijk 2014” en “2e Herziening Buitengebied Bergeijk 2017”. Bij het opnemen van het Eurocircuit in een nieuw bestemmingsplan in de gemeente Valkenswaard is het wenselijk dat ook het bestemmingsplan in Bergeijk hier op aangepast wordt.

1.1.1 Geluidscontour van rechtswege

Rondom het Eurocircuit ligt sinds 1 juli 1993 een geluidszone van rechtswege. Deze is tot stand gekomen door een wijziging in de Wet geluidhinder, waarin bepaald werd dat indien op 1 juli 1993 geen geluidszone was vastgesteld, zich rond de betrokken terreinen een zone bevindt, waarbuiten de geluidsbelasting vanwege die terreinen niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Een geluidscontour voor de activiteiten op het Eurocircuit is echter nooit opgenomen in de bestemmingsplannen van de gemeenten Bergeijk en Valkenswaard.

De omvang van de contour is niet met 100% zekerheid vast te stellen omdat de situatie van 1 juli 1993 nooit is vastgelegd. In 1985 is er echter van rijkswege een onderzoek gestart naar (motor)crossterreinen. Daarbij is wel een maximale contour vastgelegd, die gebaseerd is op de geluidsproductie van de motorcrossbaan. Deze geluidscontour reikt tot in Dommelen en Westerhoven en lijkt ook representatief voor de situatie van 1 juli 1993. De geluidscontour van rechtswege biedt, in combinatie met het bestemmingsplan Buitengebied 1977 van de gemeente Valkenswaard, mogelijkheden voor uitbreiden van de activiteiten van grote lawaaimakers op het Eurocircuit. Het is wenselijk de geluidscontour in te perken en in een geactualiseerd bestemmingsplan beperkingen op te leggen aan de frequentie waarmee geluid geproduceerd mag worden.

1.1.2 Milieuvergunningen

Voor de motorcrossbaan en de rallycrossbaan zijn in september 1993 voor de twee inrichtingen milieuvergunningen afgegeven, waarbij de vergunningen waren afgestemd op de maximale mogelijkheden voor het hebben van een inrichting zonder een geluidscontour. De milieuvergunningen omvatten daarmee beperkingen in de frequentie waarmee geluid geproduceerd mag worden: gebruik <8 uur per week met 3x per jaar een afwijking daarvan. Deze beperkingen in frequentie van geluidsproductie zijn echter niet opgenomen in een bestemmingsplan.

Geconstateerd moet worden dat de milieuvergunning voor de motorcrossbaan nog steeds passend is, maar die van de rallycrossbaan niet. Er vinden activiteiten plaats die wel passen binnen de geldende bestemming, maar niet binnen de verleende milieuvergunning. Het voorgaande leidt tot een vrij constante stroom van klachten, handhavingsverzoeken en gerechtelijke procedures in de gemeente Valkenswaard.

1.1.3 Gebruiksprogramma's

1.1.3.1 Algemeen

Er is behoefte aan duidelijkheid en inzicht voor omwonenden en omgeving door verantwoording van de effecten van het Eurocircuit in een actueel bestemmingsplan. In Valkenswaard is afgesproken dat er een conserverende bestemmingsplanregeling zou komen waarin het bestaand gebruik zou worden vastgelegd. Ten behoeve van het inventariseren en vastleggen van het huidige gebruik op het Eurocircuit hebben in Valkenswaard het afgelopen jaar diverse gesprekken met de gebruikers van het Eurocircuit, met name de motorcross- en rallycrossvereniging plaatsgevonden. Ook met omwonenden, de stichting Groen en Heem en andere belanghebbenden is getracht het gesprek aan te gaan, maar dat is tot nu toe tot één gesprek beperkt gebleven vanwege de grote verschillen in standpunten.

Onduidelijkheid over mogelijkheden van het huidige gebruik (in relatie tot het bestemmingsplan) en mogelijke ontwikkelingen in de toekomst zorgen voor grote onrust bij omwonenden en verenigingen. Zowel omwonenden en verenigingen verlangen zo spoedig mogelijk transparantie en openheid van de gemeente Valkenswaard met betrekking tot haar standpunt over "het conserveren van het huidig gebruik". Daarom is in Valkenswaard een “gebruiksprogramma” opgesteld, waarin duidelijkheid verschaft wordt over de kaders en uitgangspunten waarbinnen de activiteiten op het Eurocircuit nu en in de toekomst plaats kunnen (blijven) vinden. De gebruiksprogramma's betreffen het gebruik van de beide crossverenigingen en niet dat van de andere verenigingen op het Eurocircuit. Deze blijken niet ter discussie te staan in de relatie met de omwonenden. Het gebruiksprogramma is gebaseerd op het gemiddeld feitelijk gebruik dat gedurende de laatste 10 jaar heeft plaatsgevonden, het is toegevoegd in bijlage 1.

De visie met betrekking tot . "het conserveren van het huidig gebruik", zoals vastgelegd in het gebruikersprogramma, wordt in Valkenswaard vastgelegd in het bestemmingsplan “Eurocircuit”.

1.1.3.2 Voorbereidingsbesluit

Vanwege de mogelijkheid dat de rallycrossvereniging een milieuvergunning zou kunnen aanvragen op basis van de van rechtswege ontstane geluidscontour heeft de raad van Valkenswaard op 24 mei 2017 een voorbereidingsbesluit genomen waarbij het bestaande gebruik is 'bevroren' om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. De beschermende werking die het voorbereidingsbesluit heeft geldt gedurende 1 jaar. Binnen dat jaar dient een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden.

1.1.3.3 Motorcross

De motorcrossvereniging kan prima uit de voeten met de verleende milieuvergunning, zij het dat ze af en toe gebruik maken van het rallycrossterrein als paddock voor grote wedstrijden. Formeel is dit niet toegestaan omdat dat buiten de inrichting van de vergunning ligt.

1.1.3.4 Rallycross

De rallycrossvereniging en de Stichting Exploitatie Eurocircuit (lees exploitatie rallycrossbaan) kan niet met de verleende milieuvergunning uit de voeten. Al meer dan 25 jaar vinden er activiteiten plaats die wel passen binnen het bestemmingsplan maar niet binnen de milieuvergunning. Ze passen overigens wel binnen de van rechtswege ontstane geluidscontour en daarom doet de vereniging daar ook een beroep op. Omdat de activiteiten wel passend zijn binnen het bestemmingsplan is het Gebruiksprogramma vastgesteld op basis van het gemiddelde gebruik van de afgelopen 10 jaar, zie bijlage 2.

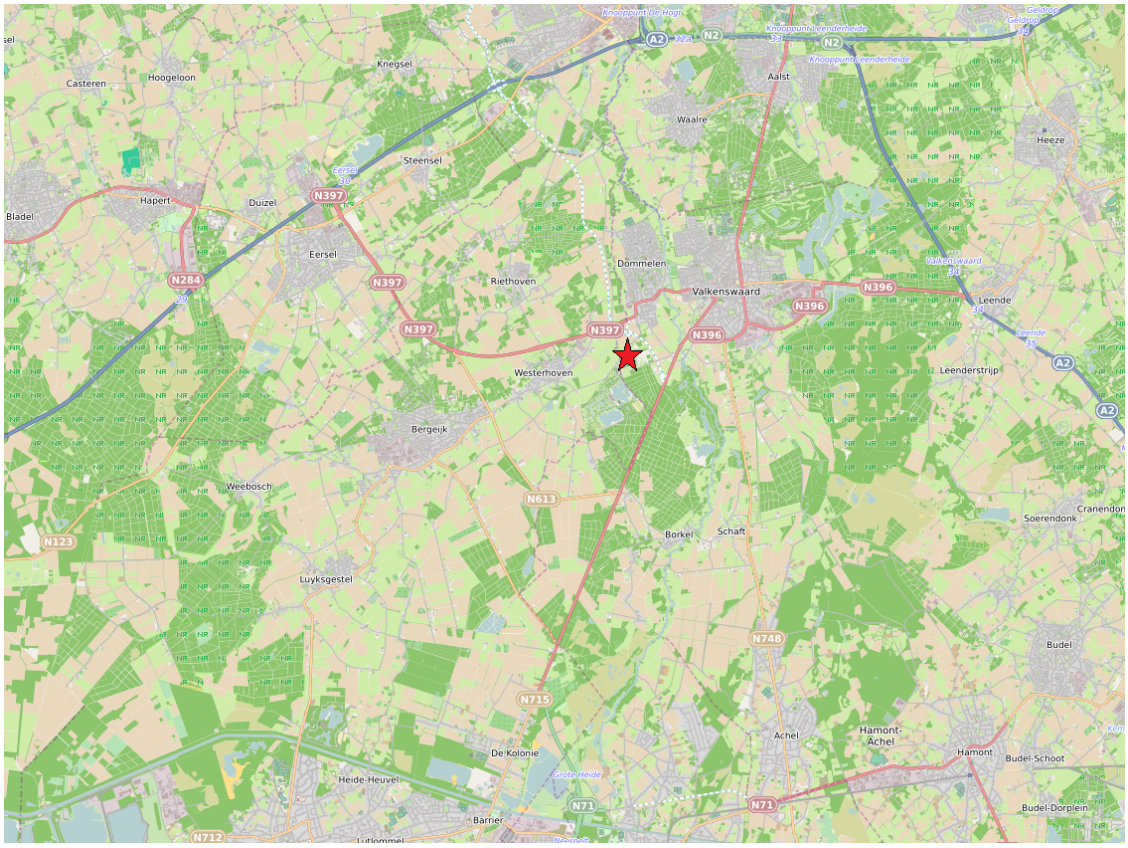
1.2 Plankarakter

Het bestemmingsplan Geluidscontour Eurocircuit draagt het karakter van een conserverend bestemmingsplan. Dit betekent in dit geval dat de in Valkenswaard van rechtswege ontstane geluidscontour, die zich uitstrekt over grondgebied van de gemeente Bergeijk, verkleind wordt vastgelegd. De vast te leggen contour is gebaseerd op het feitelijk gebruik zoals dit gedurende de laatste 10 jaar heeft plaatsgevonden. In het bestemmingsplan wordt ook een zeer klein deel van het Eurocircuit, gelegen op perceel Westerhoven, sectie D, nummer 151 conserverend bestemd. Hier wordt het gebruik als wielerbaan, gebruik ten behoeve van groenelementen en zeer kleinschalig gebruik ten behoeve van parkeren vastgelegd.

Hoofdstuk 2 Plangebied

2.1 Situering

Het plangebied is gelegen ten oosten van Westerhoven, net ten noorden van het skicentrum Montane. Ten zuidwesten ligt het recreatiepark De Kempervennen.



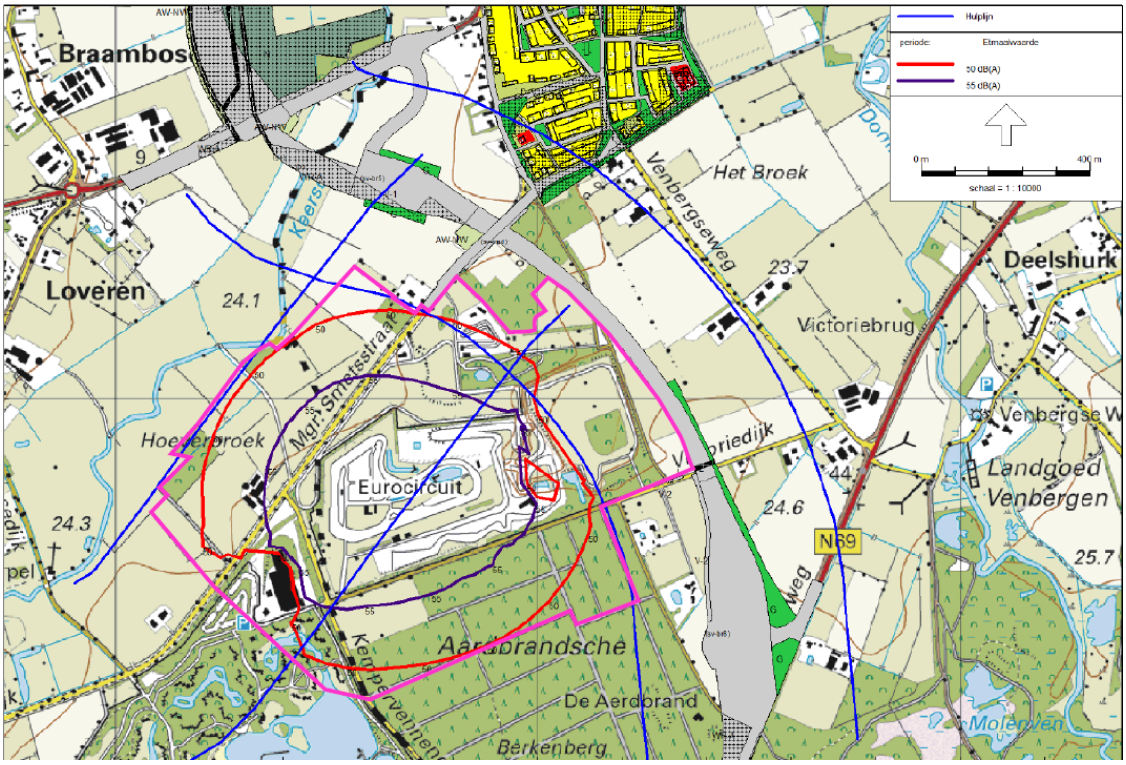
Situering in de omgeving

2.2 Bestaande juridische regeling

Tot het moment waarop het nieuwe bestemmingsplan Geluidscontour Eurocircuit in werking treedt, gelden in het plangebied de bestemmingsplannen “Buitengebied Bergeijk 2011”, “Herziening Buitengebied Bergeijk 2014”, “2e Herziening Buitengebied Bergeijk 2017”, “Westerhoven en de Kempervennen 2012” en “Westerhoven en de Kempervennen 2012, herziening 2014”.

2.2.1 Plangebied

Het plangebied van de beide bestemmingsplannen voor het Eurocircuit beslaat het gebied dat grofweg begrensd wordt door de geluidscontour horende bij de inrichting van de rallycrossbaan. Het plangebied is op onderstaande figuur aangegeven.



Grens plangebied (paars) met geluidscontouren Eurocircuit (rallycrossbaan) conform milieuvergunning (blokjeslijn is de gemeentegrens).

2.2.2 Eurocircuit

Rondom het Eurocircuit ligt sinds 1 juli 1993 een geluidszone van rechtswege. Deze is echter nooit opgenomen in de bestemmingsplannen van de gemeenten Bergeijk en Valkenswaard. Om de bestaande activiteiten planologisch te verankeren in het bestemmingsplan is het opnemen van de geluidszonering in beperkte omvang (ter grootte van de verleende vergunning voor de rallycrossbaan) noodzakelijk. Omdat dit ook over het buitengebied van Bergeijk ligt, moeten de procedures op elkaar afgestemd worden.

De op het Eurocircuit gelegen wielerbaan ligt voor een deel in de gemeente Bergeijk, maar is in het bestemmingsplan Buitengebied 2011 van Bergeijk nog niet positief bestemd, dat zal in dit plan alsnog gebeuren.

Hoofdstuk 3 Planologisch kader

Bij het opstellen van het bestemmingsplan moet rekening worden gehouden met de randvoorwaarden vanuit het beleid van Europa, rijk, provincie, regio en gemeente. Voor zover relevant voor dit bestemmingsplan wordt in de volgende paragrafen het beleid toegelicht.

3.1 Europees beleid

3.1.1 Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. De belangrijkste natuurgebieden in Europa zijn aangewezen en moeten uiteindelijk een netwerk gaan vormen. Een eenmaal aangewezen Natura 2000-gebied blijft in principe altijd als natuurgebied bestaan. Twee Europese richtlijnen beschermen het netwerk, namelijk de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

Middels de Vogelrichtlijn moeten de Europese lidstaten zorgen voor de bescherming, instandhouding en herstel van de leefgebieden van zeldzame vogels. Hiervoor worden 'speciale beschermingszones' ingesteld. Via de Habitatrichtlijn worden natuurlijke leefgemeenschappen van zeldzame plant- en diersoorten beschermd. Ook hiervoor worden speciale beschermingszones aangewezen.

In Nederland vallen de Natura 2000-gebieden onder de Wet natuurbescherming. Er wordt één aanwijzingsbesluit gehanteerd, dat de diverse vormen van bescherming van het gebied regelt. In dit besluit zijn de instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd, de doelen van de natuurbescherming in dit gebied.

Voor elke ruimtelijke ontwikkeling die kan leiden tot gevolgen voor één of meer van deze instandhoudingsdoelstellingen, is een 'passende beoordeling' van de gevolgen van de ontwikkeling verplicht. In deze passende beoordeling wordt inzichtelijk gemaakt welke gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen worden verwacht en hoe die schade wordt geminimaliseerd door het treffen van bepaalde maatregelen. Een dergelijke ontwikkeling is in letterlijke zin niet in dit plan voorzien, omdat er sprake is van een herbestemming van een als sinds 1977 bestaande en grotendeels positief bestemde situatie. In juridische zin is er wel sprak van een ruimtelijke ontwikkeling vanwege de legalisering van de al van voor 1998 bestaande afwijking van de motorcrossbaan en het deel van de wielerbaan in Bergeijk.

Binnen de gemeente ligt een deel van het Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux'. Dit laatste gebied is centraal in het buitengebied van Valkenswaard gelegen en het zeer kwetsbaar vanwege de vele vennen in De Malpie. De Keersop maakt daar ook onderdeel vanuit en vormt hier de gemeentegrens en deels de plangrens.

Situering Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux' in de regio

Betekenis voor het bestemmingsplan: Wanneer het bestemmingsplan ontwikkelingen mogelijk maakt die de wezenlijke waarden en kenmerken van het Natura 2000-gebied kunnen aantasten, dan zal een 'passende beoordeling' moeten worden uitgevoerd. Omdat gevolgen niet uit te sluiten zijn wordt/is binnen het bestemmingsplan in de gemeente Valkenswaard een PlanMER opgesteld, die ook dient ter onderbouwing van het bestemmingsplan Geluidscontour Eurocircuit. Zie verder ook paragraaf 3.2.4 Programma Aanpak Stikstof (PAS).

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De Structuurvisie vervangt een groot aantal verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zoals de Nota Ruimte (2006), Structuurvisie Randstad 2040 en de Structuurvisie voor de snelwegomgeving (2008). Door onder andere nieuwe politieke accenten, veranderende economische omstandigheden, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen zijn de vigerende beleidsdocumenten gedateerd.

De visie heeft als doel dat Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is. Daarbij gaat de visie uit van het ‘decentraal, tenzij...’ principe. Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies. Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingskracht van provincies en gemeenten overstijgt;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan;

- een onderwerp provincie- of landsoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

Betekenis voor het bestemmingsplan: De structuurvisie is relevant wanneer de gemeente in haar bestemmingsplan ontwikkelingen mogelijk maakt die van nationaal belang zijn. Daarvan is in het bestemmingsplan buitengebied geen sprake.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat regels ter bescherming van nationale belangen. De keuze voor deze belangen is reeds gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en worden met het Barro en het Bro juridisch verankerd.

In het kader van deregulering en decentralisatie is gekozen om de regels zoveel mogelijk door te laten werken op het niveau van de lokale besluitvorming. Door de nationale belangen in bestemmingsplannen te borgen, worden deze belangen reeds in een vroeg stadium vastgelegd, wat bijdraagt aan een versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke druk. Enkele bepalingen hebben echter beperking op provinciaal medebewind en ontheffingsmogelijkheden.

De onderwerpen in het Barro betreffen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam.
- Kunstfundamenten.
- Grote rivieren.
- Waddenzee en waddengebied.
- Defensie (met uitzondering van radar).

Per 1 oktober 2012 is de gewijzigde Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) inzake aanwijzing radarverstoringsgebieden, reserveringsgebieden hoofdwegen en landelijke spoorwegen en militaire terreinen en de eerste aanvulling van het Barro inzake hoofdinfrastructuur (reserveringen rond hoofdwegen en hoofdspoorwegen, vrijwaring rond Rijksvaarwegen en hoofd-buisleidingen), de elektriciteitsvoorziening, het vereenvoudigde regime van de ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied) inwerking getreden.

Betekenis voor het bestemmingsplan: Het Barro voorziet niet in onderwerpen die op het plangebied van toepassing zijn. Dit houdt in dat voor dit bestemmingsplan geen beperkingen vanuit de Barro gelden.

3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat de uitwerking van bepalingen uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het besluit stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden (o.a. nationaal belang 13 uit de SVIR). De ‘ladder van duurzame verstedelijking’ is in 2012 opgenomen in het Bro.

Ladder voor duurzame verstedelijking Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is ‘de ladder voor duurzame verstedelijking’ daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de

ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Overheden dienen nieuwe stedelijke ontwikkeling te motiveren met de drie opeenvolgende stappen. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor (1) de ruimtevraag, (2) de beschikbare ruimte en (3) de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

1. Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Dit betreft wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Met de regionale ruimtevraag in beeld kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Zo ja, dan is trede 2 aan de orde.
2. Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte ‘in te vullen’, een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden.
3. In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie dat het uitleggebied (in potentie) multimodaal ontsloten is of kan worden. De resterende ruimtevraag, die resulteert uit trede 2 is kwalitatief en kwantitatief.

Betekenis voor het bestemmingsplan: In dit bestemmingsplan worden geen stedelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt zoals bedoeld in artikel 1.1.1 van het Bro.

3.2.4 Programma Aanpak Stikstof (PAS)

Ruimte voor economische ontwikkelingen, sterkere natuur en minder stikstof. Dat is het doel van het Programma Aanpak Stikstof waarin overheden, natuurorganisaties en ondernemers samenwerken. In het Programma Aanpak Stikstof (PAS) werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen en daarmee ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken.

In een dichtbevolkt land als Nederland is het een uitdaging om een evenwicht te vinden tussen veerkrachtige natuur en gezonde economie. Het Rijk en provincies geven ruimte aan ondernemers, omdat ze belangrijk zijn voor onze economie. Tegelijkertijd moeten economische activiteiten passen binnen de draagkracht van de natuur, want economie en natuur hebben elkaar nodig.

Al jaren is er in Natura 2000-gebieden een overschot aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden). Dit is schadelijk voor de natuur. Het belemmert ook vergunningverlening voor economische activiteiten. Daarom heeft het Rijk het initiatief genomen om deze stikstofproblemen aan te pakken.

Rijk, provincies en natuurorganisaties nemen maatregelen om de natuur te herstellen, door bijvoorbeeld stikstofrijke grondlagen te verwijderen. Agrarische ondernemers nemen maatregelen in hun bedrijfsvoering, zoals mest aanwenden met weinig stikstofverliezen en het gebruik van aangepast voer. Door deze combinatie van maatregelen ontstaat er ruimte voor nieuwe economische activiteiten.

De PAS steunt op twee pijlers om de doelen van Natura 2000 zeker te stellen: daling van stikstofdepositie en ecologische herstelmaatregelen. Een deel van de daling mag worden gebruikt voor nieuwe economische activiteiten.

De PAS combineert twee manieren om de natuurdoelen van Natura 2000 zeker te stellen:

- Het blijvend laten dalen van de stikstofdepositie door het nemen van maatregelen aan de bron
- Het uitvoeren van herstelmaatregelen voor stikstofgevoelige natuur

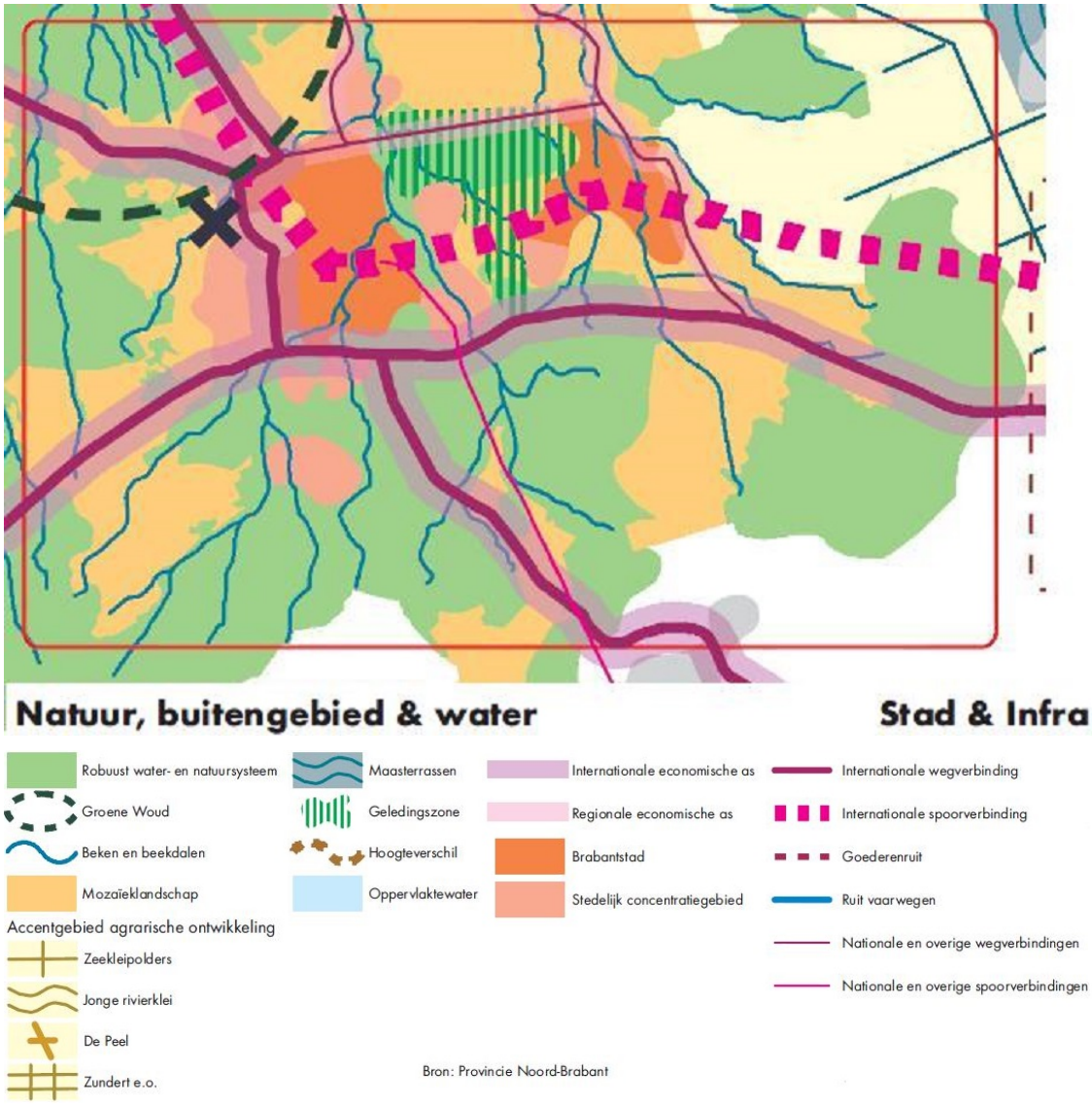
De PAS bepaalt ook dat een deel van de daling van de stikstofdepositie mag worden ingezet voor nieuwe projecten of projecten waarin uitbreiding van bestaande stikstofemissie aan de orde is. Dit noemen we de ontwikkelingsruimte. Op deze manier blijft de stikstofdepositie dalen, terwijl er ook ruimte is voor de gewenste economische ontwikkeling en daarmee ook voor investeringen in schonere productietechnieken, zoals emissie-arme stalsystemen in de veehouderij. Zo ontstaat een evenwichtige benadering, waarbij economische activiteiten mogelijk blijven onder voorwaarde dat de gestelde natuurdoelen worden gehaald.

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

3.3.1 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 verder gaande 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. Voor de toekomst van deze vorm van landbouw is het zaak verdere verduurzaming van de sector door te voeren en waar mogelijk te versnellen. Het combineren van de ontwikkelingen wordt lastiger. Door de inwerkingtreding van wetgeving op het gebied van huisvesting van dieren en ammoniak is de verwachting dat een aanzienlijk deel van de bestaande veehouderijen de bedrijfsvoering zal beëindigen. Bij de resterende bedrijven treedt schaalvergroting op. 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 buitengebied van Valkenswaard 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. Dit draagt bij aan een gezonde schone leefomgeving en een aantrekkelijk vestigings- en leefklimaat van Noord- Brabant.

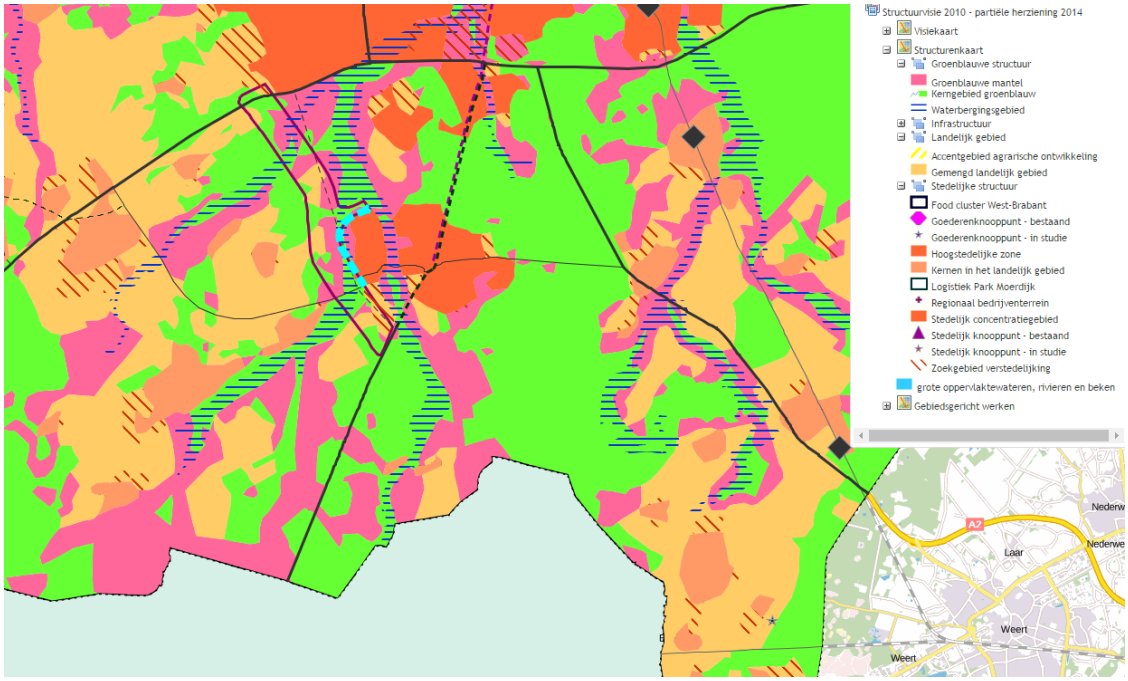


Uitsnede visiekaart (bron: Provincie Noord-Brabant)

De structuren uit de structurenkaart geven een hoofdkoers aan: een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor een combinatie van functies. Maar ook waar functies worden uitgesloten, of welke randvoorwaarden de provincie aan de functies stelt. Het plangebied is aangeduid als 'Robuust water- en natuursysteem'.

De visiekaart is vertaald naar een Structurenkaart

Het plangebied is op de structurenkaart grotendeels aangewezen als". 'Kerngebied groenblauw', 'Groenblauwe mantel' en deels als 'Gemengd landelijk gebied'. Voor de groenblauwe structuur is het behouden en ontwikkeling van de natuurwaarden in én buiten natuurgebieden van belang. De structuur is van belang voor een goede, aantrekkelijke en gezonde woon- en werkomgeving. De groenblauwe structuur bestaat uit kern- en mantelgebieden.



Uitsnede Structurenkaart (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Alle vanuit het Rijk en de EU te beschermen gebieden zijn opgenomen in de kern van de groenblauwe structuur. Voor de ontwikkeling van functies binnen de kerngebieden gelden de spelregels voor het Natuurnetwerk Brabant (NNB; het 'nee-tenzij'-regime). Hierbinnen is extensieve recreatie goed mogelijk. De mantelgebieden bestaan overwegend uit gemengd landelijk gebied met belangrijke nevenfuncties voor natuur en water, en dragen bij aan de bescherming van het kerngebied. De agrarische sector is een grote en belangrijke grondgebruiker binnen het mantelgebied. Het is van belang deze positie te behouden en het grondgebonden agrarisch gebruik te bevorderen. Daarbij zijn ook diverse recreatieve en toeristische bedrijven aanwezig. Nieuwe ontwikkelingen zijn mogelijk als deze de bestaande natuur-, bodem- en waterfuncties respecteren of bijdragen aan een kwaliteitsverbetering van deze functies of het (cultuurhistorisch waardevolle) landschap. Een (verdere) ontwikkeling van kapitaalintensieve functies, zoals stedelijke ontwikkelingen, intensieve recreatie en concentratiegebieden voor intensieve landbouwfuncties zijn binnen de mantelgebieden niet wenselijk. De ontwikkelingsmogelijkheden voor deze functies zijn dan ook beperkt. Een verdere intensivering van de agrarische bedrijvigheid is niet gewenst. Recreatieve ontwikkelingen zijn mogelijk, zeker als daarmee een bijdrage wordt geleverd aan de versterking van natuur, water en landschap. Het landelijk gebied ligt buiten de groenblauwe structuur en de stedelijke structuur. Binnen het landelijk gebied wordt onderscheid gemaakt tussen gemengd- en accentgebied. Voor het buitengebied van Valkenswaard is alleen het gemengd gebied van toepassing. Dit gebied biedt multifunctionele gebruiksruimte voor land- en tuinbouw, natuur, water, recreatie, toerisme en kleinschalige stedelijke functies. Binnen deze gebieden is ruimte voor agrarische ontwikkeling. In het bijzonder voor glastuinbouw, intensieve veehouderij, rundveehouderij, akkerbouw, vollegrondstuinbouw en boomteelt. Het bieden van ontwikkelingsruimte is van belang voor de economische positie van de provincie.

Betekenis voor het bestemmingsplan: De Structuurvisie is richtinggevend aan en uitgewerkt in de Verordening ruimte Noord-Brabant en is daardoor slechts indirect inhoudelijk van belang voor dit plan.

3.3.2 Verordening ruimte Noord-Brabant (Vr N-B)

De Vr N-B 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. Niet alle onderwerpen lenen zich voor opname in de verordening, daarom heeft de provincie op basis van de provinciale belangen een selectie gemaakt van geschikte onderwerpen. In het algemeen zijn dit onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang. De onderwerpen in de Vr N-B zijn:

- ruimtelijke kwaliteit;
- stedelijke ontwikkelingen;
- natuurgebieden en andere gebieden met waarden;
- agrarische ontwikkelingen, waaronder de zorgvuldige veehouderij;
- overige ontwikkelingen in het landelijk gebied.

Al deze onderwerpen m.u.v. 'agrarische ontwikkelingen' zijn van belang voor het plangebied. Voor de uitwerking van de onderwerpen tot beleidsregels wordt verwezen naar de Verordening ruimte Noord-Brabant zelf.

Door de provincie Noord-Brabant zijn in de Vr N-B diverse nieuwe structuren vastgelegd. De provincie geeft per structuur aan of en wat voor beschermingsregime van toepassing is middels een aanduiding.

Betekenis voor het bestemmingsplan: De volgende regel is voor dit plan van belang:

7.18 Lawaaisporten

Een bestemmingsplan dat is gelegen in gemengd landelijk gebied bepaalt dat de vestiging of uitbreiding van lawaaisporten niet zijn toegestaan.

In afwijking van het eerste lid is een beperkte uitbreiding van bestaande lawaaisporten toegestaan mits de beoogde uitbreiding in redelijke verhouding staat tot de op grond van artikel 3.1 vereiste zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit. Zie paragraaf 3.3.3.

3.3.2.1 Voor het plangebied van toepassing zijnde structuren en aanduidingen

Gemengd landelijk gebied

De provincie beschouwd het hele landelijk gebied als een gebied waarbinnen een menging van functies aanwezig is: het gemengd landelijk gebied. 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. Gedacht moet worden aan glastuinbouwgebieden. Hier worden functies geweerd die de agrarische ontwikkeling van de specifieke landbouwvorm belemmeren. Deze komen binnen de gemeente Heeze-Leende echter niet voor.

Teeltondersteunende voorzieningen zijn in principe alleen binnen de agrarische bouwvlakken toegestaan. Een uitzondering hierop kan gevormd worden door tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen, aangezien deze over het algemeen goed inpasbaar zijn buiten het bouwvlak.

Door het beëindigen van de agrarische bedrijfsvoering komen er bedrijfslocaties vrij. 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. Hierbij dient aandacht te zijn voor sanering van overtollige bedrijfsbebouwing. Ook moet er rekening worden gehouden met (ontwikkelingsmogelijkheden

van) omliggende functies, zoals volwaardige agrarische bedrijven, recreatiebedrijven en woonfuncties.

Ontwikkelingen zoals wonen, werken, (historische) landgoederen, recreatie en toerisme passen qua aard, schaal en functie bij de omgeving en houden rekening met de omgevingskwaliteiten. De ontwikkeling van functies is in beginsel alleen mogelijk op vrijkomende agrarische bedrijfslocaties, waarbij rekening wordt gehouden met (ontwikkelingsmogelijkheden van) omliggende functies.

Groenblauwe mantel

De groenblauwe mantel wordt gevormd door de beheergebieden NNB en de overige randzones van die NNB.

De groenblauwe mantel wordt in het plan beschermd via de bestemming 'Agrarisch met waarden' of 'Natuur'.

Natuur Netwerk Brabant

Het Natuur Netwerk Brabant (NNB) is een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met natuurwaarden van (inter-)nationaal belang. Voorbeelden van dergelijke gebieden in Brabant zijn: de bossen, de heide en vennen, de stuifduinen, de schraalgraslanden en wateren zoals rivieren en beken. Het doel van het NNB-beleid is het veiligstellen van ecosystemen en het realiseren van leefgebieden met goede condities voor de biodiversiteit. Deze leefgebieden zijn belangrijk voor dier- en plantensoorten.

Om de populaties gezond te houden en de genetische uitwisseling te bevorderen, moeten de gebieden groot genoeg zijn en de mogelijkheid bieden voor migratie tussen de gebieden. Om het NNB als zo'n netwerk te laten functioneren, werkt de provincie samen met andere partijen aan het aanleggen van ecologische verbindingszones en het oplossen van faunaknelpunten in de wegenstructuur. Als de omstandigheden in een bepaald gebied (tijdelijk) verslechteren, dan kan een soort uitwijken naar een ander geschikt gebied. In het licht van de klimaatveranderingen is dit van toenemend belang. De ecologische verbindingszones zijn (vaak) langgerekte landschapselementen die als groene schakels de Brabantse natuurgebieden met elkaar verbinden.

Het Natuur Netwerk Brabant hangt samen met het Natuur Netwerk in de andere delen van Nederland en met het Europese net van natuurgebieden, bekend onder de naam Natura 2000.

Het NNB bestaat uit:

- bestaande natuur- en bosgebieden;
- gerealiseerde nieuwe natuur. Dit zijn gronden die met subsidie uit het Natuurbeheerplan zijn gerealiseerd als nieuwe natuur en waar de landbouwfunctie of een andere niet-natuurbestemming is verdwenen;
- nog niet gerealiseerde nieuwe natuur. Dit zijn meestal agrarische gronden die in het Natuurbeheerplan zijn aangewezen als nieuwe natuur, maar waar de gewenste natuurfunctie nog niet is gerealiseerd. De oude functie of bestemming is nog aanwezig;
- ecologische verbindingszones.

Het provinciale beleid is erop gericht om het netwerk in 2027 gereed te hebben. Dit wordt in het algemeen bereikt door:

- het concreet aanwijzen van de gebieden die tot het NNB behoren en het vastleggen van de natuurdoelen (bepalen);
- voor zover nodig functiewijziging van landbouwgrond en ander niet-natuurgebruik naar natuurgebied door aankoop of particulier natuurbeheer (deelname);
- inrichten van deze gebieden zodat de natuurkwaliteit (omschreven in natuurdoelen) ontwikkeld kan worden (inrichting);
- realiseren van de natuurkwaliteit door een duurzaam beheer en eventueel aanvullend omgevingsbeleid (uitvoering).

Het NNB komt in het bestemmingsplan niet voor, wel ligt de aanduiding voor de geluidszone gedeeltelijk over dit gebied.

3.3.2.2 Uitgangpunten voor het bestemmingsplan

Alle over te nemen regels uit de Vr N-B worden opgenomen in het bestemmingsplan.

In het plan wordt de Geluidzone, behorend bij de activiteiten die toegestaan worden in het bestemmingsplan “Eurocircuit” van de gemeente Valkenswaard aangeduid. Daarnaast wordt de agrarische bestemming op perceel Westerhoven, sectie D nummer 151 deels gewijzigd naar een bestemming Sport met aanduiding “Wielerbaan”, deels naar de bestemming Sport met alleen de mogelijkheid hier te parkeren en voor het overig naar de bestemming Groen.

3.3.3 Handreiking kwaliteitsverbetering van het landschap, Rood-met-groen regeling Noord-Brabant

Vanuit de Structuurvisie ruimtelijke ordening is de vraag om een ontwikkelingsgericht beleid voor het buitengebied ontstaan, met aandacht voor de landschapskwaliteit in Noord-Brabant. Deze kwaliteitsverbetering is zowel in de provinciale structuurvisie als de provinciale verordening vastgelegd. De 'Handreiking kwaliteitsverbetering van het landschap, Rood-met-groen regeling' van de provincie Noord-Brabant biedt informatie om invulling te geven aan de 'kwaliteitsverbetering van het landschap'. Het is een hulpmiddel om invulling te geven aan de Vr N-B, en geen verplicht beleidskader.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wil de provincie dat de initiatiefnemer zorgt voor een kwaliteitsverbetering van het landschap. Het achterliggende idee hierbij is dat ontwikkelingen actief bijdragen aan versterking van het landschap. Dit gaat dus verder dan het mitigeren van de effecten van een ontwikkeling op de omgeving of het beperken van verlies aan omgevingskwaliteit. Dit uitgangspunt geldt voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied én buiten de ecologische hoofdstructuur.

Van belang is het begrip *"ruimtelijke ontwikkelingen"*. In de Vr N-B is dat als volgt geredigeerd:

> *"bouwactiviteiten en planologische gebruiksactiviteiten waarvoor een wijziging van het planologisch regime nodig is"*

3.3.3.1 Nieuwe ontwikkelingen

Het plan omvat planologisch nieuwe ontwikkelingen die leiden tot een kwalitatieve bijdrage. Voor de aanpassing van het bestemmingsplan is door de gemeente Valkenswaard een taxatie gemaakt op de meerwaarde vast te stellen. de bijdrage komt voor rekening van de gemeente Valkenswaard.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Erfgoedbeleid

De gemeenteraad van Bergeijk heeft op 19 april 2012 de Erfgoedverordening gemeente Bergeijk vastgesteld. De Erfgoedverordening is gebaseerd op het erfgoedplan, dat is opgesteld door de gezamenlijke Kempengemeenten en A2-gemeenten. Het erfgoedplan bevat een uitgebreide inventarisatie van de archeologische en cultuurhistorische (verwachtings)waarden binnen het grondgebied van de betrokken gemeenten en een aanzet voor een integraal cultuurhistorisch beleid. In het bestemmingsplan 'Buitengebied Bergeijk 2014'", is het erfgoedplan verwerkt. Dit betreft ook een set regels. Deze zijn overgenomen in het bestemmingsplan "2de Herziening Buitengebied Bergeijk 2017".

Betekenis voor het bestemmingsplan: De uitgangspunten worden opnieuw in het bestemmingsplan vastgelegd.

Hoofdstuk 4 Bestaande situatie

Voor nader onderzoek naar de bestaande situatie is nagegaan welke ruimtelijke en functionele kwaliteit in het plangebied aanwezig is. Daarnaast is gekeken naar de aspecten die met de fysieke milieuwaarden samenhangen. Verder wordt in dit hoofdstuk de historische kwaliteit beschreven, waarbij archeologie, cultuurhistorie en eventueel aanwezige monumenten aan bod komen. De uitkomsten van verrichte onderzoeken zijn in dit hoofdstuk vermeld. Het opgenomen kaartmateriaal dient uitsluitend als illustratie. Voor informatie op perceelsniveau verwijzen wij naar www.ruimtelijkeplannen.nl.

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Algemeen

Gemeenten moeten bij het maken van plannen in het kader van de Wro rekening houden met de archeologische waarden, dan wel de te verwachten archeologische waarden. Aangetoond moet worden dat een ingreep de archeologische waarden niet schaadt.

4.1.2 Onderzoek

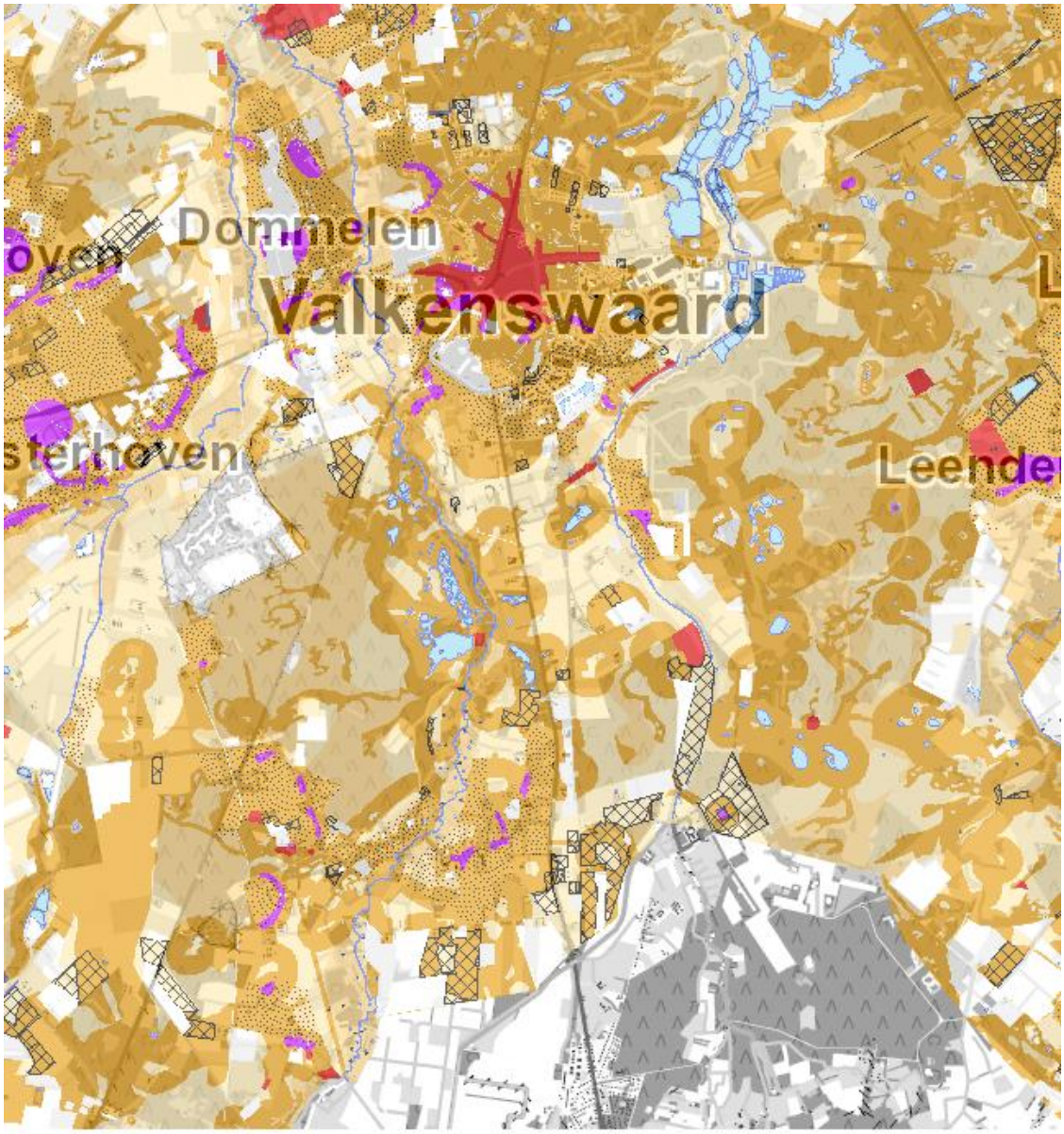
4.1.2.1 Archeologie

De gemeenten Heeze-Leende, Cranendonck, Waalre en Valkenswaard (en Oirschot, Reusel-De Mierden, Bladel, Eersel en Bergeijk) hebben aan de SRE Milieudienst opdracht gegeven om een regionaal Beleidsplan Archeologische Monumentenzorg en een gemeentelijke Erfgoedkaart op te stellen, waarin zowel de archeologische waarden en verwachtingen als de cultuurhistorische waarden zijn opgenomen. Dit beleid heeft de raad van de gemeente Valkenswaard in juli 2012 vastgesteld. In de gemeente Valkenswaard gelden de volgende archeologische (verwachtings)waarden:

- Categorie 1 - Beschermde archeologische monumenten: Het gaat om archeologische resten die vanuit nationaal of gemeentelijk oogpunt behouden dienen te blijven en daarom als monument zijn beschermd ingevolge de Monumentenwet 1988 (voor Rijksmonumenten) of de gemeentelijke Archeologieverordening.
- Categorie 2 - Gebied van archeologische waarde: In deze gebieden is bij eerdere onderzoeken reeds aangetoond dat er concentraties archeologische resten voorkomen die als behoudenswaardig gekarakteriseerd kunnen worden. In deze gebieden is dus sprake van vastgestelde archeologische waarden. De archeologische resten op deze terreinen zijn echter minder geconcentreerd dan bij de vorige categorie en bovendien is vaak niet exact bekend waar de resten zich bevinden.
- Categorie 3 - Gebied met een hoge archeologische verwachting, historische kern: Het gaat hier om de oude en de vermoedelijk nog oudere verschoven woonkernen en gehuchten, waar op basis van historische bronnen, oude kaarten en nog aanwezige bebouwing een hoge archeologische verwachting geldt. Dat wil zeggen dat in deze gebieden sprake is van een hoge concentratie archeologische vindplaatsen met goede conserveringsomstandigheden. De kans op het aantreffen van archeologische vondsten bij bodemingrepen is dus zeer groot.
- Categorie 4 - Gebied met een hoge archeologische verwachting: In deze gebieden geldt op basis van geomorfologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relicten een hoge archeologische verwachting. Dat wil zeggen dat in deze gebieden sprake is van een hoge concentratie archeologische vindplaatsen met goede conserveringsomstandigheden. De kans op het aantreffen van archeologische vondsten bij bodemingrepen is dus zeer groot.
- Categorie 5 - Gebied met een middelhoge archeologische verwachting: In deze gebieden

geldt op basis van geomorfologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relicten een middelhoge archeologische verwachting. Deze zones en gebieden waren net als de gebieden met een hoge verwachting in principe geschikt voor bewoning. De kans op het aantreffen van vondsten is hier echter kleiner, doordat de dichtheid aan vindplaatsen beduidend lager is dan in de gebieden met een hoge verwachting.

- Categorie 6: Gebied met een lage archeologische verwachting: Het gaat om gebieden waar op archeologische en landschappelijke gronden de kans op behoudenswaardige archeologische relicten klein wordt geacht.
- Categorie 7: Gebied zonder archeologische verwachting: Het gaat hierbij om gebieden waar het bodemprofiel als gevolg van archeologisch onderzoek, aangetoonde ontgrondingen, recente bebouwing en funderingen zodanig is verstoord, dat eventuele archeologische resten als verloren beschouwd mogen worden, of in ieder geval zodanig zijn aangetast dat zij niet meer voor onderzoek of bescherming in aanmerking komen. Voor deze gebieden is vanwege het ontbreken van een verwachtingswaarde dan ook geen dubbelbestemming opgenomen.



Archeologisch beleid
- Categorie 1: Archeologisch monument
- Categorie 2: Gebied van archeologische waarde
- Categorie 3: Gebied met hoge verwachting (historische kernen en linten)
- Categorie 4: Gebied met hoge verwachting
- Categorie 5: Gebied met middelhoge verwachting
- Categorie 6: Gebied met lage verwachting
- Categorie 7: Gebied zonder archeologische verwachting
- Esdek
- Mogelijk verstoord
- Water

Archeologische beleidskaart (bron: http://atlas.sre.nl/archeologie/, SRE, 2012)

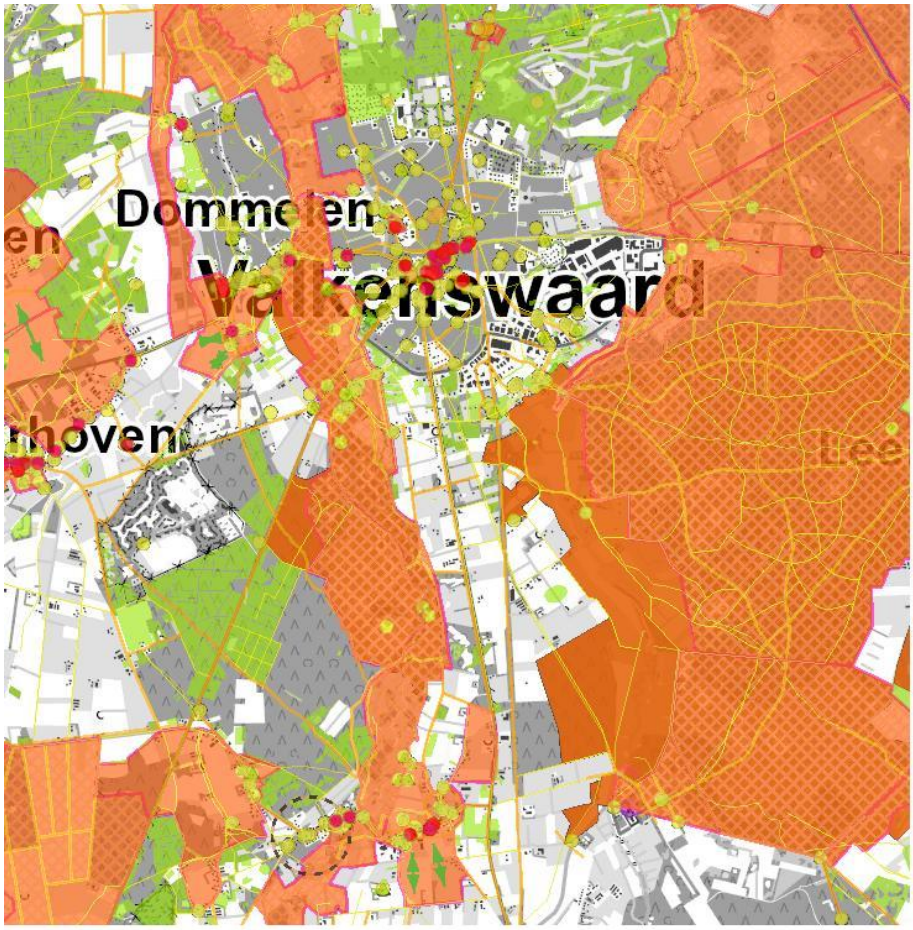
4.1.2.2 Cultuurhistorie

Onderdeel van het beleidsplan van de SRE is de cultuurhistorische beleidskaart (zie de afbeelding hierna). Deze beleidskaart bestaat uit drie categorieën:

- Categorie 1: Beschermde cultuurhistorische monumenten. Cultuurhistorische objecten of

gebieden die vanuit nationaal of gemeentelijk oogpunt behouden dienen te blijven en daarom als monument beschermd zijn ingevolge de Erfgoedwet of de gemeentelijke Erfgoedverordening. De wettelijke bescherming verbiedt hier de meeste verstorende activiteiten, tenzij de Minister van OC&W of het College van B&W van de gemeente hiervoor vooraf vergunning verleent.

- Categorie 2: Object of gebied met een zeer hoge cultuurhistorische waarde. Op basis van de bekende historische gegevens en/of de landschappelijke ligging zoals aangeduid op de gemeentelijke erfgoedkaart, kunnen deze objecten of gebieden gezien worden als belangrijke elementen van de regionale identiteit. Deze cultuurhistorische waarden verdienen het om behouden te worden, maar vooral ook om als inspiratiebron te worden gebruikt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De aanwezige cultuurhistorische waarden mogen in principe niet worden verstoord of vernietigd. Nieuwe ontwikkelingen moeten zo mogelijk de cultuurhistorische waarden versterken. Bij gebouwen geldt dat onderhoud en versterken voor vernieuwen en ontwikkelen gaat en dat vernieuwen en ontwikkelen geschiedt vanuit en met respect voor de cultuurhistorische waarden.
- Categorie 3: Object of gebied met een hoge cultuurhistorische waarde. Op basis van de bekende historische gegevens en/of de landschappelijke ligging zoals aangeduid op de gemeentelijke erfgoedkaart, kunnen deze objecten of gebieden gezien worden als belangrijke elementen van de lokale identiteit. Deze cultuurhistorische waarden verdienen het om behouden te worden, maar vooral ook om als inspiratiebron te worden gebruikt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.



Categorie 1: Beschermde cultuurhistorische monumenten.

Cultuurhistorische objecten of gebieden die vanuit nationaal of gemeentelijk oogpunt behouden dienen te blijven en daarom als monument beschermd zijn ingevolge de Monumentenwet 1988 (voor Rijksmonumenten) of de gemeentelijke Erfgoedverordening. De wettelijke bescherming verbiedt hier de meeste verstorende activiteiten, tenzij de Minister van OC&W of het College van B&W van de gemeente hiervoor vooraf vergunning verleent.

Categorie 2: Object of gebied met een zeer hoge cultuurhistorische waarde.

Op basis van de bekende historische gegevens en/of de landschappelijke ligging zoals aangeduid op de gemeentelijke erfgoedkaart, kunnen deze objecten of gebieden gezien worden als belangrijke elementen van de regionale identiteit. Deze cultuurhistorische waarden verdienen het om behouden te worden, maar vooral ook om als inspiratiebron te worden gebruikt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De aanwezige cultuurhistorische waarden mogen in principe niet worden verstoord of vernietigd. Nieuwe ontwikkelingen moeten zo mogelijk de cultuurhistorische waarden versterken. Bij gebouwen geldt dat onderhoud en versterken voor vernieuwen en ontwikkelen gaat en dat vernieuwen en ontwikkelen geschiedt vanuit en met respect voor de cultuurhistorische waarden.

Categorie 3: Object of gebied met een hoge cultuurhistorische waarde.

Op basis van de bekende historische gegevens en/of de landschappelijke ligging zoals aangeduid op de gemeentelijke erfgoedkaart, kunnen deze objecten of gebieden gezien worden als belangrijke elementen van de lokale identiteit. Deze cultuurhistorische waarden verdienen het om behouden te worden, maar vooral ook om als inspiratiebron te worden gebruikt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Cultuurhistorische beleidskaart (bron: http://atlas.sre.nl/archeologie/*, SRE, 2012)*

4.1.2.2.1 Aardkundig waardevolle gebieden

De Provincie Noord-Brabant wil haar aardkundige waarden behouden. Aardkundige verschijnselen zijn van betekenis voor zowel de belevingswaarde als de natuurpotentie van het landschap. Daarnaast hebben ze ook een wetenschappelijke en educatieve betekenis. In het plangebied zijn geen aardkundig waardevolle gebieden gelegen.

4.2 Eurocircuit

Het is gewenst dat het Eurocircuit wordt opgenomen in het in dit bestemmingsplan, zodat er een actueel juridisch-planologisch kader geldt voor het gebied en de bestaande activiteiten kunnen worden voortgezet. De vergunde situatie wordt vastgelegd. Voor het Eurocircuit geldt nog het Plan in hoofdzaak uit 1964 en het bestemmingsplan Buitengebied 1977.

Er wordt aangegeven wat de effecten op de omgeving zijn en welke regels zijn opgenomen.

4.2.1 Bestaande situatie gebruik

Aan de hand van de verschillende inrichtingen is het gebied in Bergeijk te verdelen in verschillende deelgebieden. De deelgebieden ze zijn in de volgende paragrafen toegelicht.

4.2.1.1 Nederlandse rallycrossvereniging (NRV)

Een heel klein gedeelte van dit terrein ligt in Bergeijk en is in gebruik als parkeerterrein. Op het overige terrein is een 10 meter breed autoparcours aanwezig met daarbij behorende overige voorzieningen. In het voorliggend plan “Geluidscontour Eurocircuit” zijn alleen regels voor parkeren opgenomen, rallycross is niet toegestaan.

4.2.1.2 Toer- en Wielerclub De Kempen (TWC De Kempen)

Op het terrein van TWC De Kempen is een wielerparcours van 1.600 meter lang aanwezig. Een klein gedeelte daarvan bevindt zich in het plangebied van het bestemmingsplan “Geluidscontour Eurocircuit”. De planregels staan hier wielersport toe.

4.2.2 Bestaande situatie bebouwing

In het plangebied van het bestemmingsplan “Geluidscontour Eurocircuit” zijn geen gebouwen aanwezig, er staan alleen hekwerken.

Hoofdstuk 5 Milieuhygiënische aspecten

5.1 Luchtkwaliteit

5.1.1 Algemeen

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

5.1.2 Regelgeving

De belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteit zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Titel 5.2 Wet milieubeheer handelt over luchtkwaliteit, daarom staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Met de 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening doorgang laten vinden. De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

In artikel 4 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Dit geldt onder andere voor woningbouwlocaties die ingeval van één ontsluitingsweg niet meer dan 1.500 nieuwe woningen mogen omvatten. Bij twee ontsluitingswegen mogen uitbreidingslocaties niet meer dan 3.000 woningen bevatten. Voor kantoorlocaties gelegen aan één ontsluitingsweg geldt een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m². Wanneer projecten wel in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit dient luchtonderzoek uitgevoerd te worden, waarbij getoetst wordt aan de normen.

5.1.3 Onderzoek

Het bestemmingsplan Geluidscontour Eurocircuit is een conserverend bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voegt feitelijk geen functies of staat ontwikkelingen toe die luchtkwaliteit nadelig doet veranderen. Omdat er sprake is van een planologisch toegelaten, maar niet milieutechnisch vergunde situatie wordt als onderdeel van de PlanMer een luchtonderzoek vastgesteld waaruit blijkt dat het bestemmingsplan voldoet aan de in de Wet milieubeheer vastgelegde luchtkwaliteitseisen. De wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

5.1.4 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, die van wezenlijke invloed kunnen zijn op de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

5.2 Externe veiligheid

5.2.1 Algemeen

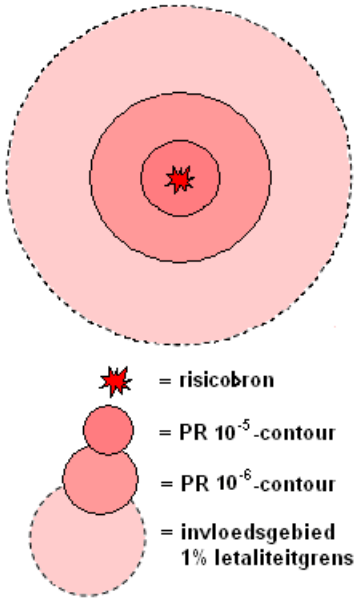
In het kader van de bestemmingsplanprocedure moet het aspect externe veiligheid onderzocht worden. Hierbij dienen de risico's in beeld gebracht te worden die het gevolg zijn van opslag, vervoer of verwerking van gevaarlijke stoffen. Risicobronnen zijn bijvoorbeeld vervoersassen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, buisleidingen en risicovolle inrichtingen.

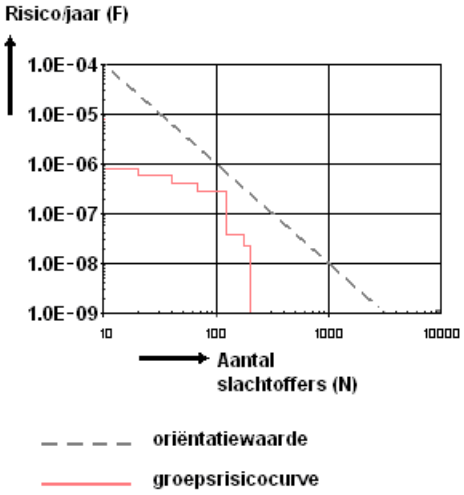
Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen in inrichtingen en tijdens het transport ervan. Op basis van de criteria zoals onder andere gesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (verder: Bevi) worden bedrijven en activiteiten geselecteerd die een risico van zware ongevallen met zich mee (kunnen) brengen. Daarbij gaat het vooral om de grote chemische bedrijven, maar ook om kleinere bedrijven als LPG-tankstations en opslagen van bestrijdingsmiddelen. Daarnaast zijn (hoofd)transportassen voor gevaarlijke stoffen (zoals buisleidingen, spoor-, auto-, en waterwegen) ook als potentiële gevarenbron aangemerkt. Er gelden twee risicocontouren:

- het *plaatsgebonden risico* is de kans dat een persoon die zich gedurende een jaar onafgebroken onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10^{-6} (één op 1.000.000) bedraagt.
- het *groepsrisico* is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt tengevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico.

Externe veiligheidsbeleid bestaat uit twee onderdelen: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risicobeleid bestaat uit harde afstandseisen tussen risicobron en (beperkt) kwetsbaar object. Het groepsrisico is een maat die aangeeft hoe groot de kans is op een ongeval met gevaarlijke stoffen met een bepaalde groep slachtoffers. Hoe hoger het groepsrisico, hoe groter deze kans.

Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven in de vorm van contouren rond een risicobron. Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek: de fN-curve. Deze curve geeft aan hoe groot de kans is op een ongeval met een bepaald aantal slachtoffers. De plaatsgebonden risicocontouren en de fN-curve zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.





Plaatsgebonden risicocontouren en fN-curve

Binnen de plaatsgebonden risicocontouren bestaat een bepaald risico te overlijden als gevolg van een calamiteit. Binnen deze contouren gelden harde bouwrestricties. Deze restricties kunnen per risicobron verschillen.

De hoogte van het groepsrisico wordt niet alleen bepaald door de aard van de risicobron, maar ook door het aantal aanwezige personen binnen het invloedsgebied daarvan. Bij veel ruimtelijke besluiten moet de hoogte van dit groepsrisico verantwoord worden. Dit noemt men de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

5.2.2 Regelgeving

5.2.2.1 Besluit externe veiligheid

Sinds 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht. Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het Bevi is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. Het Bevi is van toepassing op vergunningsplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven en wat wordt verstaan onder (beperkt) kwetsbare objecten. Uit het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het projectgebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet een verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Voor de verantwoording groepsrisico is advies gevraagd en ontvangen van de regionale brandweer.

5.2.3 Onderzoek

5.2.3.1 Vervoer van gevaarlijke stoffen

In het plangebied zijn geen waterwegen en/of spoorwegen gesitueerd waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

5.2.3.1.1 Leidingen

Voor deze leidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij concrete ontwikkelingen in de omgeving van de aanwezige buisleidingen dient rekening te worden gehouden met een aan te houden minimale bebouwingsafstand ten opzichte van kwetsbare objecten en minder kwetsbare objecten. In het geldende bestemmingsplan waren de zoneringen niet overal goed opgenomen. Bij ontwikkelingen binnen de inventarisatieafstand dient de toename van het groepsrisico te worden onderzocht en verantwoord.

Door het plangebied loopt de volgende leiding:

Leiding	***Leiding-nummer***	***Diameter***	***Druk***	***1% letaliteitsgrens****	***100% letaliteitsgrens****	***PR 10^{-6}***	***Belemmeringenstrook***
PRB-leiding (transport koolwaterstoffen)	Tracé Noord	8 inch	80 bar	28 m	9 m	10,3 m	5 m

*= inventarisatieafstand = letaliteitsafstand

Ontwikkelingen binnen de inventarisatieafstand kunnen invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico. In voorliggend bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt binnen het invloedsgebied.

Volgens de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) dient het plaatsgebonden risico voor de buisleiding te worden berekend met het rekenprogramma ‘Carola’.

5.2.4 Conclusie

Het bestemmingsplan dient rekening te houden met externe veiligheid door de bestaande risicocontouren en veiligheidsafstanden in het bestemmingsplan over te nemen.

5.3 Geluidhinder

5.3.1 Algemeen

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepaalt. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid wordt de omgeving in steeds sterkere mate belast met geluid. Dit leidt tot steeds meer klachten. In een aantal gevallen wordt de gezondheid beïnvloed door geluid. Hoge geluidsniveaus kunnen het gehoor beschadigen en ook de verstoring van de slaap kan op termijn slecht zijn voor de gezondheid. Door de toename van het geluid in de omgeving, wordt de behoefte aan stilte steeds meer als een noodzaak gevoeld.

5.3.2 Regelgeving

De Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet / Wet luchtvaart en de Wet milieubeheer zijn in het kader van geluidhinder van belang. Bij nieuwe ontwikkelingen van geluidgevoelige bestemmingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht te worden. De geluidniveaus op de gevels van de nieuwe gebouwen worden getoetst aan de geluidsnormen. Er dient gekeken te worden naar vier bronnen van geluid, namelijk wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai. Het juridisch kader voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Vliegtuiglawaai wordt geregeld in de Luchtvaartwet en de Wet luchtvaart. Er liggen geen geluidszones van het spoorweglawaai en vliegtuiglawaai over het plangebied, waardoor deze niet nader beschouwd worden. Op de aspecten industrielawaai en wegverkeerslawaai wordt nader ingegaan.

5.3.3 Industrielawaai

Alle agrarische bedrijven vallen in beginsel onder 'industrielawaai'. Hiervoor gelden echter geen zoneringen in de zin van verplichte opname op de verbeelding. Het aspect geluid wordt in de milieuvergunning geregeld of in de regels van een van toepassing zijnde Algemene maatregel van Bestuur (AmvB). Zoneringen vanuit het bedrijventerrein De Schaapsloop zijn ook niet aan de orde.

Het bestemmingsplan 'Buitengebied 1977' dat geldt voor het Eurocircuit staat grote lawaaimakers toe. Van rechtswege is er door de wijziging van de Wet milieubeheer op 1 juli 1993 een 50 dB(A)-contour ontstaan, echter vanwege de onbekendheid van het gebruik op dit datum is niet te bepalen waar die ligt. Het is tot nu toe niet de intentie geweest om deze contour op te nemen in het bestemmingsplan, omdat er bij de vergunningverlening in september 1993 bewust voor gekozen is om de geluidbelasting vanwege de crossactiviteiten op het Eurocircuit in te perken tot de grens van minder dan 8 uur per week, per inrichting. Het gebruik wordt nu beperkt door de huidige milieuvergunningen.

Vanwege de legalisering van het bestaande gebruik op basis van het door het college van de gemeente Valkenswaard vastgestelde gebruiksprogramma (zie Bijlage 1 Gebruiksprogramma) is het noodzakelijk de geluidscontour toch op te nemen, omdat de activiteiten met verbrandingsmotoren die niet tot het crossen behoren en feitelijk ook niet tot geluidsoverlast leiden noodzaken tot het openemen van de geluidszonering. Dit betekent overigens dat alle activiteiten binnen die geluidszonering moeten plaatsvinden.

5.3.4 Conclusie

In het plangebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. In het algemeen kan worden geconcludeerd dat de Wet geluidhinder de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.4 M.e.r.plicht

5.4.1 Achtergrond

Vanwege het feit dat het bestemmingsplan kaderstellend is voor Besluit-m.e.r. (beoordelings)plichtige activiteiten en omdat een passende beoordeling moet worden opgesteld, is het doorlopen van de planm.e.r. verplicht. Significant negatieve effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden zijn niet op voorhand uit te sluiten. De PlanMER geeft aan de hand van een 'passende beoordeling' uitsluitsel of daadwerkelijk sprake is van significant negatieve effecten als gevolg van de ontwikkelmogelijkheden die het nieuwe bestemmingsplan biedt. Het hoofddoel van het MER is het in beeld brengen van de milieugevolgen van de ontwikkelruimte die het bestemmingsplan biedt, in het bijzonder de gevolgen van de emissie van stikstof op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden en de Beschermende natuurmonumenten.

Voor het bestemmingsplan Eurocircuit in Valkenswaard wordt/is een Plan-MER opgesteld, omdat ten opzicht van het geldende bestemmingsplan er ruimere ontwikkelingsmogelijkheden zijn, waardoor nieuwe en/of andere significante negatieve effecten niet uit te sluiten zijn, ondanks dat er sprake is van conservering van bestaand gebruik.

Hoofdstuk 6 Planuitgangspunten

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk is een aantal uitgangspunten voor het op te stellen bestemmingsplan Geluidscontour Eurocircuit uitgewerkt. Deze uitwerking vormt de basis voor de planregels en de verbeelding. Daarbij is aangesloten op onder meer de digitale standaarden voor bestemmingsplannen (waaronder SVBP 2012 en IMRO 2012) en de geldende bestemmingsplannen van Bergeijk.

In dit bestemmingsplan is ervoor gekozen om voor de enkelbestemmingen Sport en Groen - landschapselement en voor de geluidszone - autocircuit aan te sluiten bij de regels van het bestemmingsplan Eurocircuit van Valkenswaard. Dit geldt zowel voor de regels als de verbeelding.

Voor de dubbelbestemmingen worden het bestemmingsplan Buitengebied 2011 van Bergeijk aangehouden.

6.1.1 Toelichting

In de toelichting wordt een verantwoording van het bestemmingsplan gegeven, gespiegeld aan het geldende rijks- provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

6.1.2 Verbeelding

De verbeelding bestaat uit een ondergrond, waarop de diverse bestemmingen en aanduidingen zijn weergeven. Voor dit bestemmingsplan is als ondergrond de Basiskaart Grootschalige Topografie (BGT) gebruikt (schaal 1:1).

De verbeelding is opgebouwd op basis van een vaste systematiek, waarbij de bestemmingsgrenzen en aanduidingsgrenzen zijn gelegd (en in die volgorde van afweging) op:

1. kadastrale grenzen;
2. topografische grenzen;
3. lijnen op de luchtfoto's.

Afwijkend van bovenstaande uitgangspunten is de geluidscontour bepaald aan de hand van de geluidsberekingen van het vergunde gebruik van het autocircuit.

6.1.3 Regels

In de planregels is aangegeven wat de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn van de gronden met de desbetreffende bestemming/aanduiding.

6.1.4 Bijlagen bij toelichting en regels

6.1.4.1 Bijlagen bij de toelichting

1. Als Bijlage 1 is het Gebruiksprogramma voor het Eurocircuit opgenomen.
2. Als Bijlage 2 is de Nota Reikwijdte en detailniveau (NRD) opgenomen.

6.1.4.2 Plansystematiek

Voor de bestemmingssystematiek heeft de gemeente de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het bestemmingsplan moet voldoen aan de wettelijke vereisten van van Standaard

Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012);
- de systematiek dient zoveel mogelijk aan te sluiten op de geldende bestemmingsplan Buitengebied 2011 en het bestemmingsplan Eurocircuit van Valkenswaard.

6.1.4.2.1 Natuur en landschap

De bestaande natuur- en bosgebieden zijn bestemd als 'Natuur'. De kleinere landschapselementen, zoals houtwallen- en singels, bosjes en afschermend groen zijn bestemd als 'Groen-landschapselement'.

6.2 Sport

6.2.1 Bestemmingen en aanduidingen t.b.v. sporten

Het Eurocircuit is bestemd als 'Sport' en voor de verschillende deelgebieden is een specifieke aanduiding op de verbeelding opgenomen. Binnen de bestemming 'Sport' zijn sportterreinen, sportieve doeleinden, de daarbij behorende voorzieningen (hekwerken en verharding) toegestaan. De volgende terreinen zijn opgenomen:

a. Het terrein van NRV zal worden aangeduid als 'parkeren'. Bij sportwedstrijden of -evenementen kan ook op de terreinen met de bestemming 'Sport' geparkeerd worden.

b. Voor het terrein van TWC zal de aanduiding 'wielerbaan' worden opgenomen.

6.2.2 Evenementen

Het woord 'evenement' levert op zich nogal wat onduidelijkheid op, omdat een evenement de ene keer direct binnen de regels toelaatbaar is (bv. een clubkampioenschap of een toernooi wordt ook al snel als evenement aangeduid) en de andere keer niet. De laatst bedoelde evenementen zijn in twee groepen onder te verdelen:

1. Bestemmingsevenementen.
2. Algemene evenementen.

6.2.2.1 Bestemmingsevenementen

Diverse (sport)verenigingen en (sport)bedrijven houden jaarlijkse evenementen die gekoppeld zijn aan hun sport, zoals NK-/EK-/WK-kampioenschappen voor de rally-, motor- en fietscrosssport en de Preproloog Dakar. Deze worden als passend binnen de bestemming beoordeeld. Alleen het parkeren e.d. vindt incidenteel plaats buiten de bestemmingen op percelen in de directe omgeving. Zie verder 7.3.3.2 Evenementparkeren.

Een uitzondering hierop zijn twee parkeervoorzieningen nabij het Eurocircuit, één bestaande en één nieuwe tussen het Eurocircuit en de westparallel N69.

6.2.2.2 Evenementparkeren

Al deze evenementen kennen knelpunten als het gaat om bereikbaarheid en een grote vraag om parkeerruimte in kleine piekperiodes. Het parkeren e.d. vindt tot op heden (deels) plaats buiten de bestemmingen en daarvoor worden nu nog afwijkingprocedures op basis van artikel 4 lid 1 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht doorlopen, omdat het niet wenselijk en veelal ook niet mogelijk is deze binnen een begrenzing vast te leggen. De tijdelijke parkeerlocatie is meestal niet in eigendom en de locatie kan van jaar op jaar verschillen. Het draagt ook niet bij aan de kwaliteit van het buitengebied om op veel verschillende locaties grote parkeerterreinen aan te leggen voor deze enkele piekmomenten in het jaar. Om het buitengebied leefbaar en mooi te houden wordt daarom ingezet op het opvangen van dat tijdelijk en meest weekend-parkeren op al bestaande parkeerterreinen zoals bijvoorbeeld de parkeergarages op de High Tech Campus of wellicht het benutten van de parkeerterreinen op bedrijventerreinen zoals de Schaapsloop of bij ASML e.d.. Dit vergt echter nog de nodige inzet en tijd.

6.2.3 Omgevingsaspecten

De bestaande activiteiten op het Eurocircuit en in de omgeving van het Eurocircuit, zijn vastgelegd in voorliggend bestemmingsplan. Voor de juridische regeling is aangesloten bij de vergunde situatie. Omdat er sprake is van een m.e.r.-plicht is het niet nodig om hier apart in te gaan op de omgevingsaspecten bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, water, archeologie en landschap (zie paragraaf 5.4 M.e.r.plicht).

6.3 Archeologie en cultuurhistorie

6.3.1 Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. Hiermee worden de uitgangspunten van het verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. In de bestemmingsplanregels is conform de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg een regeling voor de omgang met archeologische waarden opgenomen.

De gemeenten Oirschot, Reusel-De Mierden, Bladel, Eersel, Bergeijk, Heeze-Leende, Cranendonck, Waalre en Valkenswaard hebben in 2009 aan de SRE Milieudienst (nu ODZOB) opdracht gegeven om een regionaal Beleidsplan Archeologische Monumentenzorg en een gemeentelijke Erfgoedkaart op te stellen, waarin zowel de archeologische waarden en verwachtingen als de cultuurhistorische waarden zijn opgenomen. Dit beleid heeft de raad van de gemeente Valkenswaard in juli 2012 vastgesteld.

De bijbehorende kaart, de Archeologische Beleidskaart gemeente Valkenswaard, is op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan opgenomen. Er zijn zeven archeologische categorieën:

a. Categorie 1: Beschermde archeologische monumenten;
b. Categorie 2: Gebied van archeologische waarde;
c. Categorie 3: Gebied met een hoge archeologische verwachting, historische kern;
d. Categorie 4: Gebied met een hoge archeologische verwachting;
e. Categorie 5: Gebied met een middelhoge archeologische verwachting;
f. Categorie 6: Gebied met een lage archeologische verwachting;

g. Categorie 7: Gebied zonder archeologische verwachting.

De verschillende gebieden zijn in de vorm van dubbelbestemmingen opgenomen in het bestemmingsplan, waarbij regels gelden om het bodemarchief te beschermen. Omdat de rijksbeschermde archeologische monumenten (categorie 1) zijn beschermd via de Monumentenwet 1988, wordt voor deze monumenten geen beschermende regeling opgenomen. De monumenten worden wel voorzien van een dubbelbestemming ('Waarde - Archeologie 1'), maar deze heeft uitsluitend een signalerende functie. Voor gebieden zonder archeologische verwachting (categorie 7) gelden geen beperkingen ten aanzien van archeologie, zodat het opnemen van een dubbelbestemming voor deze categorie niet zinvol is. De dubbelbestemmingen voor de overige categorieën (categorie 2 tot en met 6) bevatten een beschermende regeling.

Archeologische beleidskaart gemeente Bergeijk

Ter bescherming van de archeologische waarden kunnen burgemeester en wethouders, als daar op basis van een archeologisch onderzoek aanleiding toe bestaat, voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen. Dit kan in de vorm van het treffen van technische maatregelen, het doen van een opgraving of archeologische begeleiding van werkzaamheden. Daarnaast is een omgevingsvergunningenstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen. Per dubbelbestemming gelden ondergrenzen voor wat betreft de oppervlakte en diepte van de verstoring. Voor verstoringen met een beperkt oppervlak of een beperkte verstoringsdiepte is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. De ondergrenzen variëren, overeenkomstig het erfgoedplan, per dubbelbestemming. Voor agrarische gronden geldt een afwijkende regeling. De ondergrens voor de verstoringsdiepte op agrarische percelen is, ongeacht de archeologische categorie, altijd 0,5 m onder maaiveld. In de volgende tabel is een overzicht opgenomen met de dubbelbestemmingen die in voorliggend bestemmingsplan voorkomen. Per dubbelbestemming is aangegeven wat de ondergrenzen voor de oppervlakte en diepte van de verstoring zijn.

Categorie	Dubbelbestemming	ondergrens oppervlakte	ondergrens diepte
1 archeologisch monument	Waarde - Archeologie 1	geen beschermende regeling, uitsluitend signalerende functie bescherming vindt plaats via Monumentenwet of gemeentelijke Archeologieverordening)	
2 archeologische waarde	Waarde - Archeologie 2	100 m2	0,3 m-mv, agrarische gronden 0,5 m-mv
3 hoge verwachting (historische kernen en linten)	Waarde - Archeologie 3	250 m2	0,3 m-mv, agrarische gronden 0,5 m-mv
4 hoge verwachting (zonder esdek)	Waarde - Archeologie 4.1	500 m2	0,3 m-mv, agrarische gronden 0,5 m-mv
4 hoge verwachting (met esdek)	Waarde - Archeologie 4.2	500 m2	0,5 m-mv
5 middelhoge verwachting (zonder esdek)	Waarde - Archeologie 5.1	2.500 m2	0,3 m-mv, agrarische gronden 0,5 m-mv
5 middelhoge verwachting (met esdek)	Waarde - Archeologie 5.2	2.500 m2	0,5 m-mv
6 lage verwachting	Waarde - Archeologie 6	25.000 m2	0,4 m-mv, agrarische gronden 0,5 m-mv

Hoofdstuk 7 Juridische regeling

7.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een (digitale) verbeelding, regels en toelichting. De basis daarvoor ligt in de verplichte toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen uit 2012 (SVBP 2012). Daarin zijn een aantal verplichtingen opgenomen voor het opstellen van een bestemmingsplan.

De verbeelding en regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van dit plan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden bezien en toegepast. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de regels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de verbeelding (bijvoorbeeld topografische gegevens).

De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, aangezien zij in juridisch opzicht geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Zij heeft wel een belangrijke functie voor de onderbouwing van het plan en de uitleg van bepaalde regels. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de juridisch bindende regels. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de regels over de toegelaten bebouwing. De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bestaat uit twee artikelen. Artikel 1 geeft een omschrijving van de in de regels gehanteerde begrippen. Artikel 2 geeft aan hoe bepaalde afstanden, maten, oppervlakte en inhoud gemeten moeten worden.
- Hoofdstuk 2 bevat de verschillende bestemmingen. Per bestemming wordt aangegeven welke functies en doeleinden op de gronden toelaatbaar zijn en wat er hoe er mag worden gebouwd. Ook de dubbelbestemmingen zijn in dit hoofdstuk opgenomen.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, waarbij onder andere gedacht moet worden aan de anti-dubbeltelbepaling en de algemene afwijkingsregels.
- Hoofdstuk 4 bevat regels met betrekking tot het overgangsrecht en de slotregel.

7.2 Effecten van deze herziening

Dit bestemmingsplan herziet het bestemmingsplan Buitengebied Bergeijk 2011 op de locatie Westerhoven, sectie D, perceel 151 en voegt een aanduiding toe aan de bestemmingsplannen “Westerhoven en De Kempervennen 2012” en “Buitengebied Bergeijk 2011”, en de herzieningen die daarop van toepassing zijn.

7.2.1 Buitengebied Bergeijk 2011

Met betrekking tot dit plan wordt de bestemming van het perceel tussen de Kempervennendreef, de Weerderdijk en de gemeentegrens (Perceel WTH D 151) herzien naar een passende bestemming voor de bestaande functie (Sport - parkeren en Groen - Landschapselement).

Daarnaast wordt over de nieuwe en bestaande bestemmingen de gebiedsaanduiding 'Geluidszone - autocircuit' opgenomen. De geldende bestemmingen blijven ongewijzigd.

7.2.2 Westerhoven en De Kempervennen 2012

Met betrekking tot dit plan wordt over de bestaande bestemmingen van De Kempervennen de gebiedsaanduiding 'Geluidszone - autocircuit' opgenomen. De geldende bestemmingen blijven ongewijzigd.

7.3 Toelichting op de planregels

7.3.1 Hoofdstuk 1

Hoofdstuk 1 bevat de begripsbepalingen en wijze van meten. Een aantal begrippen en Wijzen van meten zijn verplicht op te nemen en geredigeerd vanuit de SVBP 2012. Aanvullingen mogen daarop wel plaatsvinden, maar inperkingen niet.

7.3.1.1 Begripsbepalingen

Deze geven aan wat onder een bepaald begrip wordt verstaan, om te voorkomen dat er interpretatieverschillen kunnen ontstaan.

7.3.1.2 Wijze van meten

In dit artikel regels gegeven over hoe de in het bestemmingsplan opgenomen maten moeten worden gemeten.

7.3.2 Hoofdstuk 2

Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels.

Dit hoofdstuk kent enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen.

Hierin worden per bestemming regels gegeven voor het gebruik en de bebouwing van de onderliggende gronden. De regels kennen allen eenzelfde opbouw die voortvloeit uit de verplicht toe te passen SVBP 2012. Aanvullingen zijn toegestaan.

De bestemmingsomschrijving is de centrale bepaling van elke bestemming. In de bestemmingsomschrijving worden de binnen een bestemming toegestane functies genoemd.

De bouwregels zijn gerelateerd aan de bestemmingsomschrijving. Ook het gebruik van grond en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsomschrijving.

Een dubbelbestemming is een bestemming die ook aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd een enkelbestemming en soms geldt er ook een dubbelbestemming, soms zelfs meerdere. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen. Dubbelbestemmingen betreffen meestal te beschermen gebieds- en/of bodemwaarden, belangrijke leidingen of waterstaatsbelangen.

Daarnaast kan er binnen een bestemming ook een aanduiding zijn opgenomen. Een aanduiding is een teken op de verbeelding (een lijn, figuur, lettercode, etc.). Via een aanduiding wordt in de regels iets specifiek geregeld. Dit kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken.

7.3.3 Hoofdstuk 3

Hoofdstuk 3 bevat algemeen geldende regels, los van en aanvullend op alle bestemmingsregels. Dit betreft regels voor:

- bouwen, gebruik en afwijkingingen is opgenomen;
- aanduidingsregels met betrekking tot de geluidszone en veiligheidszones van leidingen met gevaarlijke stoffen.

7.3.4 Hoofdstuk 4

Tenslotte bevat het bestemmingsplan in hoofdstuk 4 regels voor het overgangsrecht voor bouwen en gebruik en de naamgeving van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 8 Uitvoeringsaspecten

8.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit ook een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van ‘afdeling 6.4 grondexploitatie', artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°,onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

Aangezien de gemeente Valkenswaard zelf initiatiefnemer is en eigenaar van de gronden waar het bestemmingsplan op gericht is, is een exploitatieplan niet noodzakelijk.

8.1.1 Consoliderend plan

Het bestemmingsplan is in beginsel een consoliderend bestemmingsplan, waarbij de bestaande situatie in het plangebied met actuele bouw- en gebruiksregels, in overeenstemming met het provinciale beleid en met inachtneming van de verplichte sectorale toetsen, wordt vastgelegd.

8.2 Verdere procedure

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Geluidszone Eurocircuit” doorlopen de van toepassing zijnde wettelijke procedures. De resultaten van deze procedures worden te zijner tijd in deze toelichting vermeld.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Gebruiksprogramma

Gebruiksprogramma zoals opgenomen in het "Collegevoorstel visie gemeente Valkenswaard: Conserveren gebruik Eurocircuit" d.d. 16 mei 2017 (gestempeld 23 mei 2017)

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 geluidsbelasting 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;
- *Educatief gebruik*: Voorlichting en educatie voor scholen m.b.t. verkeersveiligheid (bijvoorbeeld voorlichting m.b.t. dode hoek) mogelijk maken en expliciet benoemen.
- *Overnachtingen (*Dit is al (deels) feitelijk bestaand gebruik, maar planologisch nog niet toegestaan, zie bijlage voor meer achtergrond):
  - bij sportevenementen en -wedstrijden worden in 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 toestaan. 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 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 genomen worden;
- *Parkeren:* Voor het parkeren wordt extra ruimte gereserveerd in de 'reststrook' tussen de Westparallel N69 en het Eurocircuit. Dit betreft alleen parkeren t.b.v. de sportevenementen die toegestaan zijn.

GEMEENTE VALKENSWAARD

Collegevoorstel

Steller	Team	Datum
Ir. B.G.M. van der Westen	Team Ruimtelijk Beleid en Projecten	16 mei 2017
Telefoonnummer	**Email**	**Kenmerk**
040 208 35 70	Bart.van.der.Westen@valkenswaard.nl	253948/253955

Onderwerp

Collegevoorstel visie gemeente Valkenswaard: Conserveren gebruik Eurocircuit

Besluit college

1. *In te stemmen met gebruiksprogramma als uitwerking van toekomstvisie, visie De Groote Heide en Kadernota ontwikkeling Zuidzone en Eurocircuit.*
2. *In te stemmen met opstellen van een plan van aanpak met betrekking tot het verbeteren van de samenwerking voor grote evenementen op het Eurocircuit.*

Steller	Teammanager	Secretaris
ir. B.G.M. van der Westen	ir. P.J.R. Appelmans	drs. R.F.W. van Eijck
beslissing burgemeester en wethouders	datum 23 MEI 2017	nummer B4

253948/253955 **R**

Akkoord 23-5-2017

☒ te tekenen stukken
☐ raadsinformatiebrief
☐ geheimhouding opgelegd

	akkoord	bespreken
burgemeester		
wethouder Bax		
wethouder Buiter		
wethouder Tindemans		
wethouder Wijnen		

00.10

Toelichting op het voorstel aan burgemeester en wethouders

A. Context

In het kader van het vastleggen van een goede juridische basis voor het verlenen van nieuwe milieuvergunningen is (in 2016) besloten het bestemmingsplan voor het Eurocircuit op te nemen in het bestemmingsplan voor het buitengebied. Een reden hiervoor is o.a. duidelijkheid en inzicht voor omwonenden en omgeving te verkrijgen door verantwoording van de effecten van het Eurocircuit in één bestemmingsplan. Daarbij is afgesproken dat er een bestemmingsplanregeling zou komen waarin het bestaande gebruik zou worden vastgelegd (conserveren, welke recentelijk door de gemeenteraad is bevestigd met de vaststelling van de visie van De Groote Heide).

Ten behoeve van het vastleggen van het huidige gebruik op het Eurocircuit hebben afgelopen maanden diverse gesprekken met de gebruikers van het Eurocircuit, met name de motorcross- en rallycrossvereniging plaatsgevonden. Ook met omwonenden, Groen en Heem en andere belanghebbenden is getracht het gesprek aan te gaan. Onduidelijkheid over mogelijkheden van het huidige gebruik (i.r.t. bestemmingsplan) en mogelijkheden in de toekomst inclusief continue vermenging tussen beide onderwerpen zorgen voor grote onrust bij omwonenden en verenigingen. Zowel omwonenden en verenigingen verlangen z.s.m. transparantie en openheid van de gemeente met betrekking tot haar standpunt over "het conserveren van het huidig gebruik": ***Duidelijkheid verschaffen over de kaders en uitgangspunten waarbinnen de activiteiten op het Eurocircuit nu en in de toekomst plaats kunnen (blijven) vinden.*** *

Daarnaast dient de visie m.b.t. "het conserveren van het huidig gebruik" ook vastgelegd te worden in het voorontwerp van het bestemmingsplan. Het niet uitspreken van de visie leidt tot vertraging in de planning van terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied.

Het niet uitspreken en uitdragen van de visie heeft namelijk als grootste afbreukrisico dat gedurende het bestemmingsplan- en vergunningentraject tegenstellingen tussen de diverse stakeholders (gebruikers, belanghebbenden, omwonenden én gemeente) worden vergroot met escalatie in de vorm van rechtszaken tot gevolg. Deze tegenstellingen en onrust worden versterkt door berichten in de media, waarbij een eenzijdig beeld m.b.t. afspraken en regels over gebruik wordt geschept (bv. bericht ED d.d. 10 mei 2017: "Motorclub uit Valkenswaard wordt mesjokke van alle regeltjes", zie bijlage).

* Dit advies betreft het gebruik van de beide crossverenigingen en niet dat van de andere verenigingen op het Eurocircuit. Deze staan niet ter discussie in relatie met de omwonenden. Daar waar over het 'Eurocircuit' gesproken wordt, gaat het dus om de motorcross- en rallycrossvereniging.

B. Toelichting advies

De interpretatie van de bestaande juridische situatie, wat wel mag en kan op het Eurocircuit door de gebruikers, omwonenden en Groen en Heem, ligt ver uiteen. Een voorbeeld hiervan is de openstelling van max. 8 uur van het terrein: door omwonenden wordt dit uitgelegd als zijnde dat de poort/hek open is, terwijl de gebruikers dit uitleggen als het daadwerkelijke gebruik van de baan met een crossmotor/auto. Dit is één van de items die al geruime tijd tot veel handhavingsverzoeken en klachten over wat niet zou mogen (en daarmee tot een forse ambtelijke belasting) leiden. In het belang van alle partijen brengt het vaststellen van een nieuw geactualiseerd bestemmingsplan en omgevingsvergunningen een einde aan diverse interpretatiemogelijkheden en kan de handhaafbaarheid sterk worden vergroot. Het is dan ook zaak om z.s.m. bestemmingsplan en vergunningen te actualiseren. Startpunt daarvoor is een heldere visie vanuit de gemeente op het gewenste "conserverend" gebruik.

Doel
Dit advies bevat een gebruiksprogramma, welke bij een ieder deze gevraagde duidelijkheid over de kaders en uitgangspunten waarbinnen de activiteiten op het Eurocircuit nu en in de toekomst plaats kunnen (blijven) vinden, verschaft. Hiermee wordt duidelijk wat de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het gebruik van de inrichtingen zijn. Dit dient daarbij als basis voor de planologische en juridische instrumenten om het gebruik te reguleren (of dat nu publiekrechtelijk of privaatrechtelijk wordt geregeld).

Visie
Onderstaand een opsomming van eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden, welke na ambtelijke en bestuurlijke afstemming, als ***leidraad*** gehanteerd dient te worden in het vervolgtraject bij het opstellen van het bestemmingsplan en omgevingsvergunningen. Deze punten betreffen een gebruiksprogramma, waaruit de visie van de gemeente Valkenswaard t.b.v. ***conserveren*** van het huidige gebruik blijkt. Deze lijst is niet alles omvattend, maar bestaat enkel uit onderwerpen, waar uit de (recente) voorgeschiedenis is gebleken dat nadrukkelijke visie vanuit de gemeente gewenst is. Deze visie is een nadere uitwerking, specifiek gericht op de (motor- en rallycross)activiteiten op het Eurocircuit, van:

- de toekomstvisie 2030: i.h.k.v. ruimte voor innovaties, leisure en sociale cohesie;
- de visie van De Groote Heide: In de visie van De Groote Heide wordt ingezet op een duurzame transformatie van het Eurocircuit als onderdeel van de gebruiksintensieve en levendige leisurezone;
- Kadernota ontwikkeling Zuidzone en Eurocircuit: Basis hiervoor is de raadsopdracht d.d. 25 april 2013, waarin een aantal richtinggevende kaders zijn vastgelegd voor de ontwikkeling van het Eurocircuit (zie bijlage). Onderstaande 3 kaders zijn in dit gebruiksprogramma nader uitgewerkt:
    - *"Faciliteer en ondersteun de wensen van de huidige gebruikers"*
    - *"Zorg voor een verbetering van entree, ontsluiting en bereikbaarheid"*
    - *"Zorg voor een structurele parkeervoorziening nabij het Eurocircuit"*

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 geluidsbelasting in sterke mate

4

00.10

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;
- *Educatief gebruik*: Voorlichting en educatie voor scholen m.b.t. verkeersveiligheid (bijvoorbeeld voorlichting m.b.t. dode hoek) mogelijk maken en expliciet benoemen.
- *Overnachtingen (*Dit is al (deels) feitelijk bestaand gebruik, maar planologisch nog niet toegestaan, zie bijlage voor meer achtergrond):
  - bij sportevenementen en -wedstrijden worden in 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 toestaan. 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 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 genomen worden;
- *Parkeren:* Voor het parkeren wordt extra ruimte gereserveerd in de 'reststrook' tussen de Westparallel N69 en het Eurocircuit. Dit betreft alleen 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.

Voorgesteld besluit:
In te stemmen met gebruiksprogramma als uitwerking van toekomstvisie, visie De Groote Heide en Kadernota ontwikkeling Zuidzone en Eurocircuit.

Naast de bovenstaand aangegeven punten uit de raadsopdracht heeft de raad ook in de raadsopdracht aangegeven *"de mogelijkheden van het Eurocircuit voor de promotie van Valkenswaard te benutten":*

Verkenning Verbetering samenwerking evenementen: Plan van Aanpak
Hoewel ingestoken op "conserverend gebruik" is binnen bovenstaand gebruiksprogramma nog wel een ontwikkelingsperspectief aanwezig voor het Eurocircuit en haar gebruikers. Zo hebben gebruikers van het Eurocircuit de ambitie om grote (sport)evenementen naar Valkenswaard te halen (vergelijkbaar met PreProloog en Moto GP) of de organisatie van andere evenementen, welke passend zijn binnen het programma De Groote Heide (zoals survivalrun of mud-run). Deze ambitie wordt gesteund door gemeente Valkenswaard, wanneer hier ook ingezet wordt op maatschappelijke en economische spin-off rondom deze evenementen. Hierbij kan gedacht worden aan extra bekendheid voor Valkenswaard en/of een impuls voor de (lokale) economie. Gemeente Valkenswaard wil bijdragen aan het naar Valkenswaard halen en organiseren van toonaangevende en intrinsiek aansprekende (internationale) sportevenementen en deze ook maatschappelijk zo goed mogelijk benutten. Intensivering van de samenwerking tussen gebruikers, Valkenswaard Marketing en gemeente Valkenswaard is hiervoor vereist.

Door het opstellen van een plan van aanpak met verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen deze stakeholders zijn er veel win-win kansen te benutten in deze samenwerking. Op basis van dit plan van aanpak wordt noodzakelijke werkwijze en de gewenste inzet van stakeholders bepaald. Dit plan van aanpak kan tevens gebruikt worden voor het nieuw op te stellen evenementenbeleid (2018), wordt juli/augustus opgesteld en voorgelegd aan het college.

Voorgesteld besluit:
In te stemmen met het opstellen van een plan van aanpak met betrekking tot het verbeteren van de samenwerking voor grote evenementen op het Eurocircuit.

C. Relatie vastgesteld beleid

☐ Rijk beleid:

☐ provincie beleid:

☒ gemeente beleid:

☐ Overig beleid:

☐ Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen (wkpb) is op dit besluit van toepassing ☐ Ja ☒ Nee

D. Overleg gevoerd over dit advies met:

☒	Portefeuillehouder	☐ Nee	☒ Ja, met	Mart Wijnen	Datum 17 05 17
			Standpunt:	Akkoord	
☐	A2-Adm 1	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
			Standpunt:		
☐	A-Adm 2	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
			Standpunt:		
☐	A2-Adm 3	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
			Standpunt:		
☐	A2-B&A 1	☐ Nee	☐ Ja, met	paraaf Stephan van Dongen volgt digitaal	
			Standpunt:		
☐	A2-B&A 2	☐ Nee	☐ Ja, met		
			Standpunt:		
☒	KCO	☐ Nee	☒ Ja, met	Stephan van Dongen Suzan Looijmans	Datum 17-5-2017
			Standpunt:	Akkoord	
☒	SPORT	☐ Nee	☒ Ja, met	Hendrikjan Heijerman	Datum
			Standpunt:	Akkoord	

paraaf Hendrikjan Heijerman volgt morgen digitaal

☒ RBP	☐ Nee	☒ Ja, met	Esther van der Wijk Cees Ortelee	Datum 17-5
		Standpunt:	Akkoord	
☐ BOR	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
		Standpunt:		
☒ SEB	☐ Nee	☒ Ja, met	Joyce van Doremalen-Olde Agterhuis mail akkoord bijlage Lizette Geeris-van Gansewinkel mail akkoord bijlage	Datum
		Standpunt:	Akkoord	
☐ OR	☐ Nee	☐ Ja, de OR is geïnformeerd		Datum
		Standpunt:		
		☐ Ja, de OR is om advies gevraagd		Datum
		Standpunt:		
		☐ Ja, de OR is om instemming gevraagd		Datum
		Standpunt:		
☐ Extern	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
		Standpunt:		

E. Communicatie

De visie wordt in een persoonlijk gesprek gedeeld met de motor- en rallycrossvereniging. Daarnaast wordt een persbericht opgesteld, welke tevens op de website wordt geplaatst.

F. Beheer en onderhoud

n.v.t.

G. Financiën

n.v.t.

H. Personele en/of organisatorische aspecten

Het plan van aanpak m.b.t. verkenning van de samenwerking bij evenementen wordt in samenspraak met gebruikers en Valkenswaard Marketing opgesteld. Op korte termijn wordt een afspraak gepland om in juli/augustus dit plan van aanpak op te stellen.

I. Vervolgstappen / proces

Bovenstaande visie dient juridisch en planologisch vertaald te worden en opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied. De planning van terinzagelegging van het

voorontwerp bestemmingsplan buitengebied: pas na het vaststellen van bovenstaande visie (dus duidelijkheid m.b.t. "conserverend gebruik") kan het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied ter inzage.

Uitstel van dit besluit (anders dan in mei 2017) heeft als consequentie dat terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan ook vertraging oploopt.

J. Advies teammanager

Stemt in met het collegevoorstel.

K. Bijlage

1. Nieuwsbericht ED d.d. 10 mei 2017

2. Raadopdracht d.d. 25 april 2013

3. Memo kamperen en nachtverblijf Eurocircuit d.d. 5 mei 2017

BIJLAGE 2: Raadsopdracht

RAADSOPDRACHT EUROCIRCUIT 25 april 2013

Op basis van de input van de fracties is de raadsopdracht voor het Eurocircuit samengesteld. Gekeken is naar zo veel mogelijk "gelijkluidende" opvattingen; incidentele opmerkingen zijn niet doorvertaald in de raadsopdracht.

De raad geeft het college opdracht om bij het opstellen van het ontwikkelingsgerichte bestemmingsplan voor het Eurocircuit de volgende uitgangspunten in acht te nemen:

a) Faciliteer en ondersteun de wensen van de huidige gebruikers.

Toelichting: verruim de gebruiksmogelijkheden van de verenigingen, zodat meer activiteiten kunnen worden ontplooid. Geef ook invulling aan de verruiming van het aantal gebruiksuren (nu maximaal 8 uur per week). Ondersteun de wensen van de verenigingen om gebouwen en voorzieningen te vernieuwen en verbeteren. De basisvoorwaarde voor verantwoord investeren (namelijk: het bieden van perspectief door het afsluiten van de langjarige huurcontracten) is onlangs gerealiseerd.

b) Geef ruimte aan nieuwe vormen van intensieve dagrecreatie.

Toelichting: door de fracties zijn verschillende suggesties gedaan, variërend van het opzetten van een Extreme Outdoor Sportcentrum tot een buiten-kartbaan of quadrijden. Wél wordt door iedere fractie aandacht gevraagd voor het waarborgen van de belangen van huidige gebruikers en het creëren van een balans tussen leefbaarheid en levendigheid.

c) Onderzoek de bundeling van lawaaisporten op het Eurocircuit.

Toelichting: het versterken en bundelen van lawaaisporten op het Eurocircuit in Valkenswaard biedt winstkansen. De provincie Noord-Brabant is op zoek naar een beperkt aantal locaties waar bundeling van lawaaisport (rallysport, motorsport, modelvliegtuigsport) kan plaatsvinden. Het Eurocircuit beschikt over de juiste faciliteiten en zou een potentiële locatie kunnen zijn. Voorwaarde is een goede afstemming met de omgeving (Kempervennen, Lage Heide) en het zoeken van de juiste balans in intensiteit en frequentie. Het incidenteel toestaan van een dance-event of muziekfestival behoort tot de mogelijkheden, mits passend in het huidige evenementenbeleid.

d) Zorg voor een verbetering van entree, ontsluiting en bereikbaarheid.

Toelichting: bijna alle fracties vragen aandacht voor een verbetering van de kwaliteit en uitstraling van het huidige terrein. Ook de vindbaarheid (bewegwijzering) en bereikbaarheid (aanrijroutes) vragen om verbetering. De toekomstige ontsluiting via de Grenscorridor N69 biedt mogelijk kansen.

e) Zorg voor een structurele parkeervoorziening nabij het Eurocircuit.

Toelichting: door meerdere fracties is opgemerkt dat er onvoldoende parkeergelegenheid is. Uitgaande van het verruimen van de gebruiksmogelijkheden en het intensiveren van dagrecreatie is een structurele parkeervoorziening zeer gewenst. Door de verenigingen is de suggestie gedaan om hiervoor de "oude stortplaats" te benutten. De geschiktheid hiervan zal nader moeten worden onderzocht.

f) Benut de mogelijkheden van het Eurocircuit voor de promotie van Valkenswaard.

Toelichting: het verbeteren van de kwaliteit en uitstraling van het Eurocircuit en het verruimen van de gebruiksmogelijkheden biedt kansen voor meer (internationale) sportevenementen. Met een goede ontsluiting (auto, fiets én openbaar vervoer) naar andere recreatieve bestemmingen in het buitengebied, zoals de Groote Heide en Venbergse Molen, en het centrum van Valkenswaard kunnen ook andere ondernemers profijt hebben van de ontwikkeling van het Eurocircuit.

Opmerking:
Bovenstaande uitgangspunten zijn richtinggevende kaders. Deze kaders zijn niet allemaal ruimtelijk te vertalen in het bestemmingsplan: hierin wordt immers uitsluitend wettelijk vastgelegd wat er wel en niet mag op het gebied van bouwen en gebruiken van de grond.
Voor een deel van de genoemde uitgangspunten moet nog nader onderzoek of overleg plaatsvinden.
De uitgangspunten a, b, c en e zijn van directe invloed op het bestemmingsplan; de punten d en f zullen worden meegenomen bij de uitwerking van het bestemmingsplan ná vaststelling.

00.10

Bijlage 2 Nota Reikwijdte en detailniveau (NRD)

AGEL adviseurs
ruimte
infra
bouw
milieu

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Eurocircuit Valkenswaard

samen onze omgeving creëren

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Eurocircuit Valkenswaard

Opdrachtgever	:	Gemeente Valkenswaard
Projectnummer	:	20170640
Status rapport / versie nr.	:	Definitief 01
Datum	:	18 januari 2018
Opgesteld door	:	ing. J. Sips
Gecontroleerd door	:	mr. ir. H. Wenting
Voor akkoord	:	drs. ing. M.G.A. van den Brink

Paraaf :

Versie nr.	Datum	Omschrijving	Opgesteld door	Gecontroleerd door
C01	15-01-2018	NRD Eurocircuit	HW/JS	MB
D01	18-01-2018	Opmerkingen gemeente Valkenswaard verwerkt	HW/JS	MB

Postbus 4156
4900 CD Oosterhout
Hoevestein 20b
4903 SC Oosterhout

t.(0162) 456481
f.(0162) 435588
info@ageladviseurs.nl
www.ageladviseurs.nl

INHOUD blz.

1	INLEIDING	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Waarom een m.e.r. doorlopen	3
1.3	Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau	3
1.4	Bevoegd gezag	4
2	RELEVANT BELEID EN RELEVANTE NOTITIES EN AFSPRAKEN	5
2.1	Beleid	5
2.2	Notities en afspraken	6
3	EUROCIRCUIT EN OMGEVING	8
3.1	Situering Eurocircuit	8
3.2	Studiegebied	8
3.3	Activiteiten Eurocircuit	8
4	TE ONDERZOEKEN SITUATIES	10
4.1	Referentiesituatie	10
4.2	Alternatieve situaties	10
5	BEOORDELINGSCRITERIA	12
5.1	Beoordelingsthema's	12
5.2	Wijze van beoordelen	12
6	PROCEDURES EN BESLUITVORMING	14

Bijlagen:
1 Raadsopdracht Eurocircuit d.d. 25 april 2013
2 Collegebesluit d.d. 23 mei 2017 gebruiksprogramma
3 Collegebesluit d.d. 16 augustus 2017 planologische verankering

© AGEL adviseurs 2018

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook zonder voorgaande toestemming van AGEL adviseurs, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het Eurocircuit heeft een lange geschiedenis. In 1971 werd het circuit geopend en was destijds het eerste speciaal voor de autosport rallycross gebouwde circuit ter wereld. In de loop der jaren is een situatie ontstaan waarbij het feitelijk gebruik van de planlocatie en hetgeen planologisch is vastgelegd, dan wel toegestaan niet meer met elkaar in overeenstemming zijn. Ook sluit hetgeen planologisch is toegestaan niet aan op de vigerende milieuvergunningen voor de planlocatie.

De ligging van de planlocatie is hieronder in figuur 1 weergegeven:

Figuur 1: Ligging planlocatie – bron PDOK luchtfoto

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.

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, die 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.

Vanwege de omvang van de activiteiten in het plangebied en de (mogelijke) gevolgen hiervan op de omgeving, is het op grond van de Wet milieubeheer wettelijk verplicht om een milieueffectrapportage gekoppeld aan de besluitvorming uit te voeren.

1.2 Waarom een m.e.r. doorlopen

Ter verduidelijk van deze notitie 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 de planlocatie 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 de planlocatie is op basis van bestaand feitelijk gebruik 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 dient dan ook een plan-m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Voor de inrichting van de motorcross geldt een openstelling die net onder de drempelwaarde van 8 uur of meer per werk valt. Omdat hiervoor niet valt uit te sluiten dat sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, wordt ook de inrichting van de motorcross meegenomen in de plan-m.e.r.-procedure.

1.3 Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is bedoeld om betrokken bestuursorganen en belanghebbenden te informeren over de reikwijdte en het detailniveau van de op te stellen plan-MER. Daarnaast heeft de Notitie Reikwijdte en Detailniveau tot doel de betrokken wettelijke overlegpartners te raadplegen over de reikwijdte en het detailniveau van de op te stellen plan-MER

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft de afbakening, het detailniveau en de methode van aanpak voor het MER. Hierbij wordt duidelijkheid geboden voor de volgende aspecten:
- *Referentiesituatie en alternatieven*: welk gebied en welke activiteiten worden beschouwd?
- *Beoordelingskader*: wat zijn de te onderzoeken milieuthema's en aspecten?
- *Toetsingscriteria*: op welke wijze worden de milieueffecten beoordeeld?

De notitie ligt gedurende een periode van zes weken voor eenieder ter inzage, waarbij de mogelijkheid wordt geboden om een zienswijze in te dienen. Het bevoegd gezag neemt uiteindelijk een besluit over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, waarmee de reikwijdte en het detailniveau van het plan-MER zijn bepaald.

Om de activiteiten van het gebruiksprogramma mogelijk te maken zijn, behalve een nieuw bestemmingsplan, mogelijk ook verschillende vergunningen nodig zoals bijvoorbeeld een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu. Voor deze vergunningen kan mogelijk ook een m.e.r.-beoordeling nodig zijn. Deze vergunningen maken geen onderdeel uit van deze notitie. De gemeente Valkenswaard heeft de keuze gemaakt om alleen voor het op te stellen bestemmingsplan een plan-milieueffectrapportage (plan-MER) uit te voeren.

1.4 Bevoegd gezag

Het Eurocircuit bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Valkenswaard. De gemeenteraad van Valkenswaard is dan ook bevoegd gezag als het gaat om de besluitvorming met betrekking tot het plan-MER. Aangezien in het nieuwe bestemmingsplan voor het Eurocircuit een nieuwe geluidzone wordt opgenomen die ook over het grondgebied van de gemeente Bergeijk komt te liggen, is de gemeenteraad van Bergeijk ook bevoegd gezag. De gemeenten Valkenswaard en Bergeijk worden beiden actief betrokken bij het opstellen van het plan-MER.

2 RELEVANT BELEID EN RELEVANTE NOTITIES EN AFSPRAKEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste relevante ruimtelijke beleidskaders voor het Eurocircuit weergegeven.

2.1 Beleid

2.1.1 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.

2.1.2 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.

2.1.3 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'.

2.1.4 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).

2.2 Notities en afspraken

2.2.1 Raadsopdracht Eurocircuit

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 een aantal aandachtspunten in acht te nemen. De raadsopdracht is in bijlage 1 opgenomen.

2.2.2 Gebruiksprogramma Eurocircuit

Het gebruiksprogramma zoals vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Valkenswaard op 23 mei 2017 en bevestigd op 16 augustus 2017 (zie bijlage 2 en 3). Het gebruiksprogramma is een opsomming van eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden die als leidraad dient bij verdere planvorming en vergunningverlening. 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 georgansieerd, 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.

3 EUROCIRCUIT EN OMGEVING

3.1 Situering Eurocircuit

Het Eurocircuit is gelegen aan de westzijde van de gemeente Valkenswaard, grenzend aan de gemeente Bergeijk.

Het Eurogebied wordt globaal begrensd door:
- Noordzijde: de doorgaande Monseigneur Smetsstraat;
- Oostzijde: verschillende agrarische percelen;
- Zuidzijde: Victoriedijk en achterliggend bosgebied;
- Westzijde: Kempervennendreef en het daar aanliggende indoor skicentrum en recreatie/vakantiepark.

3.2 Studiegebied

Het studiegebied betreft de direct 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. Aan de zuidwestzijde van de kern Valkenswaard is het voornemen om een woningbouwlocatie voor ongeveer 300 woningen te realiseren. Deze woningen zijn juridisch-planologisch mogelijk gemaakt middels het bestemmingsplan 'Lage Heide wonen' en deels in verkoop en deels in aanbouw.

Naast de bestaande woongebieden is ten zuidwesten van het Eurocircuit het recreatiepark De Kempervennen gelegen. Een globale ligging van het studiegebied is weergegeven in figuur 2 (zie paragraaf 4.2.2).

3.3 Activiteiten Eurocircuit

De gronden van het Eurocircuit zijn in eigendom van de gemeente Valkenswaard. De gemeente verhuurt deze gronden aan de gebruikers van het Eurocircuit.

Op dit moment situatie zijn verschillende actieve verenigingen die gebruik maken van het Eurocircuit, te weten:
- Nederlandse Rallycrossvereniging;
- Motorsport Stichting Valkenswaard;
- Toer- en Wielerclub De Kempen;
- Fietscrossclub Lion d'Or;
- Politiehondenvereniging De Verdediger.

Daarnaast maakt het nieuwe bestemmingsplan voor het Eurocircuit ook outdoor activiteiten mogelijk.

De Nederlandse Rallycrossvereniging en de Motorsport Stichting Valkenswaard zijn voor wat betreft de m.e.r. het meest relevant, omdat voor deze verenigingen sprake is van mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De overige verenigingen zijn van ondergeschikt belang en worden om die reden niet meegenomen in de verdere procedure.

Hierna is een omschrijving van de aard van de activiteiten opgenomen van zowel de Nederlandse Rallycrossvereniging als de Motorsport Stichting Valkenswaard.

Nederlandse Rallycrossvereniging (NRV)
De NRV is samen met de Motorsport Stichting Valkenswaard gebruiker van het eerste uur. 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 wedstrijdtoren, een kantoor, een hefbrug/weegbrug, het medisch centrum, het perscentrum, de wasplaats, douches en toiletten en een kantine aanwezig. Volgens de huidige milieuvergunning is het niet 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.

Motorsport Stichting Valkenswaard (MSV)
Op het terrein van de MSV 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. Net als op het terrein van de NRV is het bij de MSV, volgens de huidige milieuvergunning, ook niet toegestaan om na 20:00 uur met motoren op het parcours te rijden. Daarnaast mag ook dit 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 motorcrossactiviteiten.

4 TE ONDERZOEKEN SITUATIES

4.1 Referentiesituatie

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). 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. Dit wordt in het MER als referentiesituatie aangehouden.

Op het Eurocircuit vindt naast rally- en motorcross ook andere recreatieve activiteiten plaats (zie paragraaf 3.3).

4.2 Alternatieve situaties

Voorgesteld wordt om een drietal alternatieven af te wegen:
1. Het gebruik op basis van het feitelijk gebruik van de afgelopen 10 jaar.
2. Het gebruik van het terrein op basis van de mogelijkheden binnen de zone van rechtswege.
3. Het meest milieuvriendelijke alternatief.

4.2.1 Feitelijk gebruik

In het kader van het verkrijgen van inzicht in het feitelijk gebruik is door de Stichting Exploitatie Eurocircuit het gebruik van het rallycrossterrein in de afgelopen 10 jaar inzichtelijk gemaakt. Daarbij baseren we ons op de bijlage 4 behorende bij het collegebesluit van 16 augustus 2017, met kenmerk 271082/271108. Het wensenpakket dat hierbij is aangegeven, maakt geen onderdeel uit van het feitelijk gebruik.

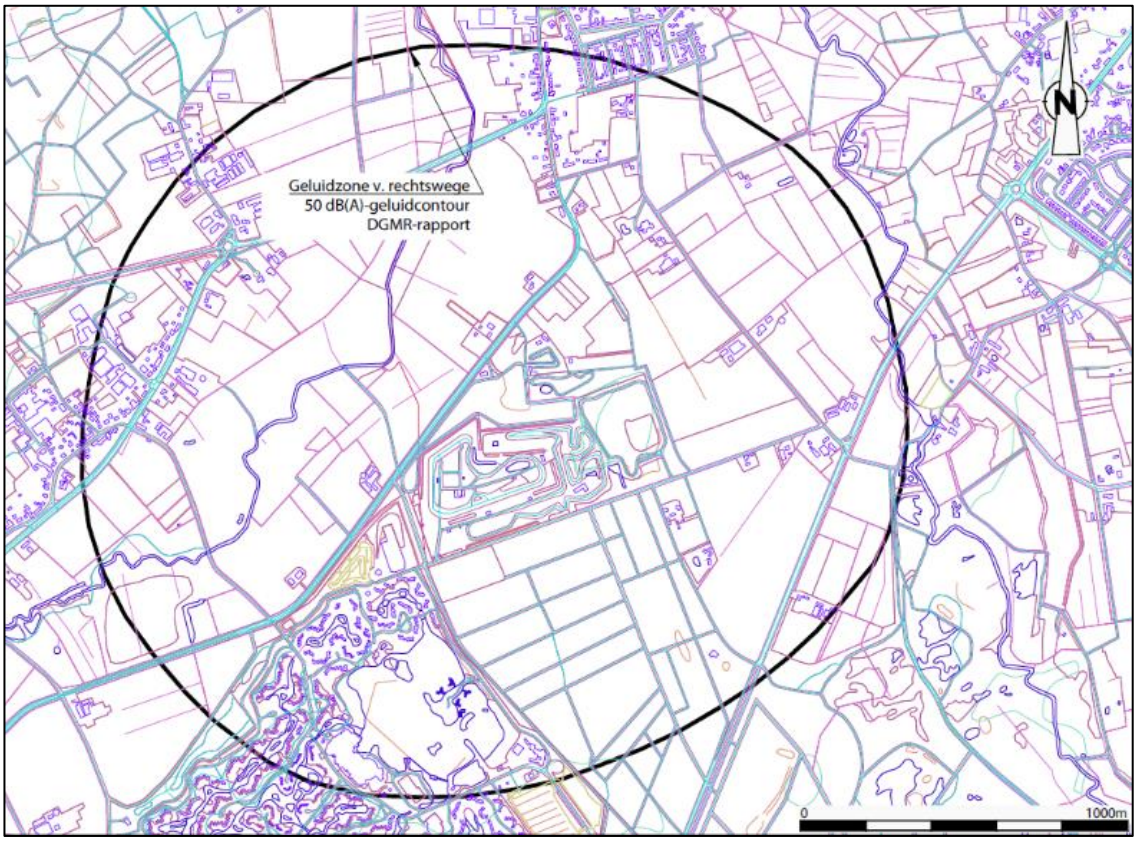
Voor het motorcrossterrein is geen overzicht van de activiteiten van de laatste jaren beschikbaar. Dit dient nog in kaart te worden gebracht. Er wordt vanuit gegaan dat de gemeente dit aanlevert.

4.2.2 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.



Figuur 2: Berekende 50 dB(A)-contour door DGMR (1985).

Hoewel de feitelijke geluidszone een (veel) kleinere omvang heeft dan de geluidzone van rechtswege wordt in dit scenario voorgesteld om de activiteiten en de intensiteiten zodanig toe te laten nemen dat de totale geluidzone van rechtswege wordt opgevuld, maar niet wordt overschreden. In deze variant wordt de ruimte voor ontwikkelingen (binnen de zone van rechtswege) onderzocht. Er wordt uitgegaan van een maximale contour inclusief verbrandingsmotoren.

4.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

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

5 BEOORDELINGSCRITERIA

5.1 Beoordelingsthema's

In het plan-m.e.r. Eurocircuit worden verschillende milieuaspecten inzichtelijk gemaakt voor diverse thema's. In de volgende tabel zijn de relevante milieuaspecten voor de verdere procedure uiteengezet.

Thema	Milieuaspect	Beoordelingscriterium
Woon- en leefklimaat	Geluidhinder	Gevolgen van de geluidbelasting op de omgeving (omwonenden en vakantiewoningen De Kempervennen)
		Gevolgen van de geluidbelasting vanwege verkeersaantrekkende werking (gebruikers en bezoekers)
	Luchtkwaliteit	Invloed op luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$)
	Externe veiligheid	Invloed op het groepsrisico van omliggende risicobronnen
	Geurhinder	Gevolgen van de geurhinder op de omgeving
	Stofhinder	Gevolgen van de stofhinder op de omgeving
Mobiliteit	Verkeer	Gevolgen voor de verkeersaantrekkende werking en verkeersafwikkeling (gebruikers en bezoekers)
	Parkeren	Invloed op parkeerbalans
Natuur	Soortenbescherming	Invloed op de beschermde flora en fauna
	Gebiedsbescherming	Invloed op het Nationaal Natuurnetwerk (NNN)
		Invloed op Natura 2000-gebieden
Water	Waterkwaliteit	Invloed op de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater
	Oppervlaktewater	Invloed op het waterpeil
	Geohydrologie	Invloed op de mate van infiltratie, het grondwaterpeil en ondergrondse waterstromen
Bodem	Bodemkwaliteit	Invloed op de bodemkwaliteit
	Aardkundige waarden	Invloed op de aardkundige waarden (monumenten)
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologische waarden	Aantasting van gebieden met enige archeologische verwachtingswaarde
	Cultuurhistorische waarden	Aantasting van waardevolle cultuurhistorische elementen, lijnen, gebieden of gebouwen

Waar mogelijk worden de effecten kwantitatief inzichtelijk gemaakt. Dit kan bijvoorbeeld door het berekenen van de effecten middels rekenmodellen. In het geval de kwantitatieve benadering niet mogelijk is worden de effecten kwalitatief beschreven.

5.2 Wijze van beoordelen

De effecten van de drie alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden beschreven en beoordeeld. Daarbij worden niet alleen de negatieve effecten inzichtelijk gemaakt, maar ook de positieve effecten worden beschreven. Naast de effectbeschrijving wordt ook nagegaan of de effecten van tijdelijke of permanente aard zijn of deze omkeerbaar zijn.

Per aspect worden bij de plan-m.e.r. de effecten beoordeeld op basis van de volgende beoordelingsschaal:

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

6 PROCEDURES EN BESLUITVORMING

Voor het Eurocircuit wordt een bestemmingsplan opgesteld. In het kader van dit bestemmingsplan wordt een plan-m.e.r.-procedure doorlopen. Op de plan-m.e.r.-procedure is de uitgebreide procedure van toepassing (paragraaf 7.4 Wet milieubeheer). Omdat de plan-m.e.r. gekoppeld is aan het bestemmingsplan is de gemeenteraad van Valkenswaard het bevoegd gezag. Voor het grondgebied van Bergeijk, waar een deel van de op te nemen geluidszone ligt, wordt hetzelfde bestemmingsplan in procedure gebracht. Ook de gemeente Bergeijk is derhalve bevoegd gezag.

De gemeente Valkenswaard raadpleegt de wettelijke adviseurs en de betrokken bestuursorganen. Tegelijkertijd zal openbaar kennisgegeven worden van het voornemen een plan-MER op te stellen voor het Eurocircuit. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt tegelijkertijd met het voorontwerpbestemmingsplan voor het Eurocircuit ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan door eenieder zienswijzen hierover ingediend worden. De zienswijzen kunnen ingediend worden bij:

Gemeente Valkenswaard
t.a.v. Cees Ortelee
Postbus 10.100
5550 GA Valkenswaard

Vervolgens wordt een MER opgesteld. De MER gaat tegelijkertijd met ontwerpbestemmingsplan ter inzage.

BIJLAGE 1

Raadsopdracht Eurocircuit d.d. 25 april 2013

BIJLAGE 2: Raadsopdracht

RAADSOPDRACHT EUROCIRCUIT 25 april 2013

Op basis van de input van de fracties is de raadsopdracht voor het Eurocircuit samengesteld. Gekeken is naar zo veel mogelijk "gelijkluidende" opvattingen; incidentele opmerkingen zijn niet doorvertaald in de raadsopdracht.

De raad geeft het college opdracht om bij het opstellen van het ontwikkelingsgerichte bestemmingsplan voor het Eurocircuit de volgende uitgangspunten in acht te nemen:

a) Faciliteer en ondersteun de wensen van de huidige gebruikers.

Toelichting: verruim de gebruiksmogelijkheden van de verenigingen, zodat meer activiteiten kunnen worden ontplooid. Geef ook invulling aan de verruiming van het aantal gebruiksuren (nu maximaal 8 uur per week). Ondersteun de wensen van de verenigingen om gebouwen en voorzieningen te vernieuwen en verbeteren. De basisvoorwaarde voor verantwoord investeren (namelijk: het bieden van perspectief door het afsluiten van de langjarige huurcontracten) is onlangs gerealiseerd.

b) Geef ruimte aan nieuwe vormen van intensieve dagrecreatie.

Toelichting: door de fracties zijn verschillende suggesties gedaan, variërend van het opzetten van een Extreme Outdoor Sportcentrum tot een buiten-kartbaan of quadrijden. Wél wordt door iedere fractie aandacht gevraagd voor het waarborgen van de belangen van huidige gebruikers en het creëren van een balans tussen leefbaarheid en levendigheid.

c) Onderzoek de bundeling van lawaaisporten op het Eurocircuit.

Toelichting: het versterken en bundelen van lawaaisporten op het Eurocircuit in Valkenswaard biedt winstkansen. De provincie Noord-Brabant is op zoek naar een beperkt aantal locaties waar bundeling van lawaaisport (rallysport, motorsport, modelvliegtuigsport) kan plaatsvinden. Het Eurocircuit beschikt over de juiste faciliteiten en zou een potentiële locatie kunnen zijn. Voorwaarde is een goede afstemming met de omgeving (Kempervennen, Lage Heide) en het zoeken van de juiste balans in intensiteit en frequentie. Het incidenteel toestaan van een dance-event of muziekfestival behoort tot de mogelijkheden, mits passend in het huidige evenementenbeleid.

d) Zorg voor een verbetering van entree, ontsluiting en bereikbaarheid.

Toelichting: bijna alle fracties vragen aandacht voor een verbetering van de kwaliteit en uitstraling van het huidige terrein. Ook de vindbaarheid (bewegwijzering) en bereikbaarheid (aanrijroutes) vragen om verbetering. De toekomstige ontsluiting via de Grenscorridor N69 biedt mogelijk kansen.

e) Zorg voor een structurele parkeervoorziening nabij het Eurocircuit.

Toelichting: door meerdere fracties is opgemerkt dat er onvoldoende parkeergelegenheid is. Uitgaande van het verruimen van de gebruiksmogelijkheden en het intensiveren van dagrecreatie is een structurele parkeervoorziening zeer gewenst. Door de verenigingen is de suggestie gedaan om hiervoor de "oude stortplaats" te benutten. De geschiktheid hiervan zal nader moeten worden onderzocht.

f) Benut de mogelijkheden van het Eurocircuit voor de promotie van Valkenswaard.

Toelichting: het verbeteren van de kwaliteit en uitstraling van het Eurocircuit en het verruimen van de gebruiksmogelijkheden biedt kansen voor meer (internationale) sportevenementen. Met een goede ontsluiting (auto, fiets én openbaar vervoer) naar andere recreatieve bestemmingen in het buitengebied, zoals de Groote Heide en Venbergse Molen, en het centrum van Valkenswaard kunnen ook andere ondernemers profijt hebben van de ontwikkeling van het Eurocircuit.

Opmerking:
Bovenstaande uitgangspunten zijn richtinggevende kaders. Deze kaders zijn niet allemaal ruimtelijk te vertalen in het bestemmingsplan: hierin wordt immers uitsluitend wettelijk vastgelegd wat er wel en niet mag op het gebied van bouwen en gebruiken van de grond.
Voor een deel van de genoemde uitgangspunten moet nog nader onderzoek of overleg plaatsvinden.
De uitgangspunten a, b, c en e zijn van directe invloed op het bestemmingsplan; de punten d en f zullen worden meegenomen bij de uitwerking van het bestemmingsplan ná vaststelling.

00.10

BIJLAGE 2

Collegebesluit d.d. 23 mei 2017 gebruiksprogramma

GEMEENTE VALKENSWAARD

Collegevoorstel

Steller	Team	Datum
Ir. B.G.M. van der Westen	Team Ruimtelijk Beleid en Projecten	16 mei 2017
Telefoonnummer	**Email**	**Kenmerk**
040 208 35 70	Bart.van.der.Westen@valkenswaard.nl	253948/253955

Onderwerp

Collegevoorstel visie gemeente Valkenswaard: Conserveren gebruik Eurocircuit

Besluit college

1. *In te stemmen met gebruiksprogramma als uitwerking van toekomstvisie, visie De Groote Heide en Kadernota ontwikkeling Zuidzone en Eurocircuit.*
2. *In te stemmen met opstellen van een plan van aanpak met betrekking tot het verbeteren van de samenwerking voor grote evenementen op het Eurocircuit.*

Steller	Teammanager	Secretaris
ir. B.G.M. van der Westen	ir. P.J.R. Appelmans	drs. R.F.W. van Eijck
beslissing burgemeester en wethouders	**datum**	**nummer**
	23 MEI 2017	B4

253948/253955 **R**

Akkoord 23-5-2017

☒ te tekenen stukken
☐ raadsinformatiebrief
☐ geheimhouding opgelegd

	akkoord	bespreken
burgemeester		
wethouder Bax		
wethouder Buiter		
wethouder Tindemans		
wethouder Wijnen		

00.10

Toelichting op het voorstel aan burgemeester en wethouders

A. Context

In het kader van het vastleggen van een goede juridische basis voor het verlenen van nieuwe milieuvergunningen is (in 2016) besloten het bestemmingsplan voor het Eurocircuit op te nemen in het bestemmingsplan voor het buitengebied. Een reden hiervoor is o.a. duidelijkheid en inzicht voor omwonenden en omgeving te verkrijgen door verantwoording van de effecten van het Eurocircuit in één bestemmingsplan. Daarbij is afgesproken dat er een bestemmingsplanregeling zou komen waarin het bestaande gebruik zou worden vastgelegd (conserveren, welke recentelijk door de gemeenteraad is bevestigd met de vaststelling van de visie van De Groote Heide).

Ten behoeve van het vastleggen van het huidige gebruik op het Eurocircuit hebben afgelopen maanden diverse gesprekken met de gebruikers van het Eurocircuit, met name de motorcross- en rallycrossvereniging plaatsgevonden. Ook met omwonenden, Groen en Heem en andere belanghebbenden is getracht het gesprek aan te gaan. Onduidelijkheid over mogelijkheden van het huidige gebruik (i.r.t. bestemmingsplan) en mogelijkheden in de toekomst inclusief continue vermenging tussen beide onderwerpen zorgen voor grote onrust bij omwonenden en verenigingen. Zowel omwonenden en verenigingen verlangen z.s.m. transparantie en openheid van de gemeente met betrekking tot haar standpunt over "het conserveren van het huidig gebruik": ***Duidelijkheid verschaffen over de kaders en uitgangspunten waarbinnen de activiteiten op het Eurocircuit nu en in de toekomst plaats kunnen (blijven) vinden.*** *

Daarnaast dient de visie m.b.t. "het conserveren van het huidig gebruik" ook vastgelegd te worden in het voorontwerp van het bestemmingsplan. Het niet uitspreken van de visie leidt tot vertraging in de planning van terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied.

Het niet uitspreken en uitdragen van de visie heeft namelijk als grootste afbreukrisico dat gedurende het bestemmingsplan- en vergunningentraject tegenstellingen tussen de diverse stakeholders (gebruikers, belanghebbenden, omwonenden én gemeente) worden vergroot met escalatie in de vorm van rechtszaken tot gevolg. Deze tegenstellingen en onrust worden versterkt door berichten in de media, waarbij een eenzijdig beeld m.b.t. afspraken en regels over gebruik wordt geschept (bv. bericht ED d.d. 10 mei 2017: "Motorclub uit Valkenswaard wordt mesjokke van alle regeltjes", zie bijlage).

* Dit advies betreft het gebruik van de beide crossverenigingen en niet dat van de andere verenigingen op het Eurocircuit. Deze staan niet ter discussie in relatie met de omwonenden. Daar waar over het 'Eurocircuit' gesproken wordt, gaat het dus om de motorcross- en rallycrossvereniging.

B. Toelichting advies

De interpretatie van de bestaande juridische situatie, wat wel mag en kan op het Eurocircuit door de gebruikers, omwonenden en Groen en Heem, ligt ver uiteen. Een voorbeeld hiervan is de openstelling van max. 8 uur van het terrein: door omwonenden wordt dit uitgelegd als zijnde dat de poort/hek open is, terwijl de gebruikers dit uitleggen als het daadwerkelijke gebruik van de baan met een crossmotor/auto. Dit is één van de items die al geruime tijd tot veel handhavingsverzoeken en klachten over wat niet zou mogen (en daarmee tot een forse ambtelijke belasting) leiden. In het belang van alle partijen brengt het vaststellen van een nieuw geactualiseerd bestemmingsplan en omgevingsvergunningen een einde aan diverse interpretatiemogelijkheden en kan de handhaafbaarheid sterk worden vergroot. Het is dan ook zaak om z.s.m. bestemmingsplan en vergunningen te actualiseren. Startpunt daarvoor is een heldere visie vanuit de gemeente op het gewenste "conserverend" gebruik.

Doel
Dit advies bevat een gebruiksprogramma, welke bij een ieder deze gevraagde duidelijkheid over de kaders en uitgangspunten waarbinnen de activiteiten op het Eurocircuit nu en in de toekomst plaats kunnen (blijven) vinden, verschaft. Hiermee wordt duidelijk wat de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het gebruik van de inrichtingen zijn. Dit dient daarbij als basis voor de planologische en juridische instrumenten om het gebruik te reguleren (of dat nu publiekrechtelijk of privaatrechtelijk wordt geregeld).

Visie
Onderstaand een opsomming van eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden, welke na ambtelijke en bestuurlijke afstemming, als ***leidraad*** gehanteerd dient te worden in het vervolgtraject bij het opstellen van het bestemmingsplan en omgevingsvergunningen. Deze punten betreffen een gebruiksprogramma, waaruit de visie van de gemeente Valkenswaard t.b.v. ***conserveren*** van het huidige gebruik blijkt. Deze lijst is niet alles omvattend, maar bestaat enkel uit onderwerpen, waar uit de (recente) voorgeschiedenis is gebleken dat nadrukkelijke visie vanuit de gemeente gewenst is. Deze visie is een nadere uitwerking, specifiek gericht op de (motor- en rallycross)activiteiten op het Eurocircuit, van:

- de toekomstvisie 2030: i.h.k.v. ruimte voor innovaties, leisure en sociale cohesie;
- de visie van De Groote Heide: In de visie van De Groote Heide wordt ingezet op een duurzame transformatie van het Eurocircuit als onderdeel van de gebruiksintensieve en levendige leisurezone;
- Kadernota ontwikkeling Zuidzone en Eurocircuit: Basis hiervoor is de raadsopdracht d.d. 25 april 2013, waarin een aantal richtinggevende kaders zijn vastgelegd voor de ontwikkeling van het Eurocircuit (zie bijlage). Onderstaande 3 kaders zijn in dit gebruiksprogramma nader uitgewerkt:
    - *"Faciliteer en ondersteun de wensen van de huidige gebruikers"*
    - *"Zorg voor een verbetering van entree, ontsluiting en bereikbaarheid"*
    - *"Zorg voor een structurele parkeervoorziening nabij het Eurocircuit"*

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 geluidsbelasting in sterke mate

4

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;
- *Educatief gebruik*: Voorlichting en educatie voor scholen m.b.t. verkeersveiligheid (bijvoorbeeld voorlichting m.b.t. dode hoek) mogelijk maken en expliciet benoemen.
- *Overnachtingen (*Dit is al (deels) feitelijk bestaand gebruik, maar planologisch nog niet toegestaan, zie bijlage voor meer achtergrond):
  - bij sportevenementen en -wedstrijden worden in 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 toestaan. 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 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 genomen worden;
- *Parkeren:* Voor het parkeren wordt extra ruimte gereserveerd in de 'reststrook' tussen de Westparallel N69 en het Eurocircuit. Dit betreft alleen 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.

Voorgesteld besluit:
In te stemmen met gebruiksprogramma als uitwerking van toekomstvisie, visie De Groote Heide en Kadernota ontwikkeling Zuidzone en Eurocircuit.

Naast de bovenstaand aangegeven punten uit de raadsopdracht heeft de raad ook in de raadsopdracht aangegeven *"de mogelijkheden van het Eurocircuit voor de promotie van Valkenswaard te benutten":*

Verkenning Verbetering samenwerking evenementen: Plan van Aanpak
Hoewel ingestoken op "conserverend gebruik" is binnen bovenstaand gebruiksprogramma nog wel een ontwikkelingsperspectief aanwezig voor het Eurocircuit en haar gebruikers. Zo hebben gebruikers van het Eurocircuit de ambitie om grote (sport)evenementen naar Valkenswaard te halen (vergelijkbaar met PreProloog en Moto GP) of de organisatie van andere evenementen, welke passend zijn binnen het programma De Groote Heide (zoals survivalrun of mud-run). Deze ambitie wordt gesteund door gemeente Valkenswaard, wanneer hier ook ingezet wordt op maatschappelijke en economische spin-off rondom deze evenementen. Hierbij kan gedacht worden aan extra bekendheid voor Valkenswaard en/of een impuls voor de (lokale) economie. Gemeente Valkenswaard wil bijdragen aan het naar Valkenswaard halen en organiseren van toonaangevende en intrinsiek aansprekende (internationale) sportevenementen en deze ook maatschappelijk zo goed mogelijk benutten. Intensivering van de samenwerking tussen gebruikers, Valkenswaard Marketing en gemeente Valkenswaard is hiervoor vereist.

Door het opstellen van een plan van aanpak ~~met~~ verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen deze stakeholders zijn er veel win-win kansen te benutten in deze samenwerking. Op basis van dit plan van aanpak wordt noodzakelijke werkwijze en de gewenste inzet van stakeholders bepaald. Dit plan van aanpak kan tevens gebruikt worden voor het nieuw op te stellen evenementenbeleid (2018), wordt juli/augustus opgesteld en voorgelegd aan het college.

Voorgesteld besluit:
In te stemmen met het opstellen van een plan van aanpak met betrekking tot het verbeteren van de samenwerking voor grote evenementen op het Eurocircuit.

C. Relatie vastgesteld beleid

☐ Rijk beleid:

☐ provincie beleid:

☒ gemeente beleid:

☐ Overig beleid:

☐ Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen (wkpb) is op dit besluit van toepassing ☐ Ja ☒ Nee

D. Overleg gevoerd over dit advies met:

☒ Portefeuillehouder	☐ Nee	☒ Ja, met	Mart Wijnen	Datum 17 05 17
		Standpunt:	Akkoord	
☐ A2-Adm 1	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
		Standpunt:		
☐ A-Adm 2	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
		Standpunt:		
☐ A2-Adm 3	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
		Standpunt:		
☐ A2-B&A 1	☐ Nee	☐ Ja, met		
		Standpunt:		
☐ A2-B&A 2	☐ Nee	☐ Ja, met		
		Standpunt:		
☒ KCO	☐ Nee	☒ Ja, met	Stephan van Dongen Suzan Looijmans	Datum 17-5-2017
		Standpunt:	Akkoord	
☒ SPORT	☐ Nee	☒ Ja, met	Hendrikjan Heijerman	Datum
		Standpunt:	Akkoord	

paraaf Stephan van Dongen volgt digitaal

paraaf Hendrikjan Heijerman volgt morgen digitaal

☒ RBP	☐ Nee	☒ Ja, met	Esther van der Wijk Cees Ortelee	Datum 17-5
		Standpunt:	Akkoord	
☐ BOR	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
		Standpunt:		
☒ SEB	☐ Nee	☒ Ja, met	Joyce van Doremalen-Olde Agterhuis Lizette Geeris-van Gansewinkel	mail akkoord bijlage Datum mail akkoord bijlage
		Standpunt:	Akkoord	
☐ OR	☐ Nee	☐ Ja, de OR is geïnformeerd		Datum
		Standpunt:		
		☐ Ja, de OR is om advies gevraagd		Datum
		Standpunt:		
		☐ Ja, de OR is om instemming gevraagd		Datum
		Standpunt:		
☐ Extern	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
		Standpunt:		

E. Communicatie

De visie wordt in een persoonlijk gesprek gedeeld met de motor- en rallycrossvereniging. Daarnaast wordt een persbericht opgesteld, welke tevens op de website wordt geplaatst.

F. Beheer en onderhoud

n.v.t.

G. Financiën

n.v.t.

H. Personele en/of organisatorische aspecten

Het plan van aanpak m.b.t. verkenning van de samenwerking bij evenementen wordt in samenspraak met gebruikers en Valkenswaard Marketing opgesteld. Op korte termijn wordt een afspraak gepland om in juli/augustus dit plan van aanpak op te stellen.

I. Vervolgstappen / proces

Bovenstaande visie dient juridisch en planologisch vertaald te worden en opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied. De planning van terinzagelegging van het

voorontwerp bestemmingsplan buitengebied: pas na het vaststellen van bovenstaande visie (dus duidelijkheid m.b.t. "conserverend gebruik") kan het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied ter inzage.

Uitstel van dit besluit (anders dan in mei 2017) heeft als consequentie dat terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan ook vertraging oploopt.

J. Advies teammanager

Stemt in met het collegevoorstel.

K. Bijlage

1. Nieuwsbericht ED d.d. 10 mei 2017

2. Raadopdracht d.d. 25 april 2013

3. Memo kamperen en nachtverblijf Eurocircuit d.d. 5 mei 2017

00.10

GEMEENTE VALKENSWAARD

Memo
Kamperen en overnachten Eurocircuit

Onderwerp: Kamperen en overnachten Eurocircuit
Datum: 5 mei 2015
Aan: Stuurgroep Eurocircuit
Steller: S. van Dongen

Aanleiding
Regelmatig wordt er overnacht op het Eurocircuit. Het gaat daarbij om legale en illegale overnachtingen. Ook verschillen de overnachtingen in aard en omvang. Dit varieert van enkel vrijwilligers die op vrijdag overnachten in verband met de werkzaamheden op het Eurocircuit op zaterdag tot recreatief nachtverblijf (kamperen) van honderden bezoekers en deelnemers vóór aanvang van de Moto GP.

Door het toenemend aantal klachten over het Eurocircuit is het goed om duidelijke kaders te stellen over het kamperen en overnachten. In deze memo wordt een beeld geschetst van de type overnachtingen die plaatsvinden op het Eurocircuit. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen recreatief overnachten, oftewel “kamperen”, en niet recreatief overnachten. De memo wordt afgesloten met een advies over de te stellen kaders.

Kamperen
Beschrijving
Voorafgaand aan wedstrijden en evenementen wordt er regelmatig door deelnemers gekampeerd. Bij de kleinere sportwedstrijden gaat het vaak om overnachtende deelnemers bij de paddock op het circuit. Voor de Moto GP is het gehele terrein van TWC de Kempen ingericht als camping voor deelnemers en bezoekers, waarbij plaats wordt geboden aan zo’n 400 kampeermiddelen (voornamelijk campers).

Het kamperen vindt plaats rondom sportwedstrijden en evenementen van zowel de motorsport als van de autosport. Het kamperen ten behoeve van wedstrijden van de autosport vindt doorgaans plaats nabij de baan (in de inrichting) van de motorsport en vice versa.

Uit de aanvragen om ontheffingen (zie juridisch kader) blijkt dat er een verbeterslag gemaakt moet worden ten aanzien van de organisatie van het kamperen. Zo ontbreekt het vaak aan huisregels, toezicht daarop en de registratie van overnachtende personen. Bij overnachtingen in grotere getalen is het ook de vraag of sanitaire voorzieningen en maatregelen in het kader van brandpreventie toereikend zijn.

Juridisch kader
Kamperen op het Eurocircuit is in beginsel niet toegestaan. Dit is expliciet opgenomen in het bestemmingsplan van 1977. Incidenteel kan daarvan worden afgeweken met een ontheffing op grond van de APV (als het bestemmingsplan het toelaat). De artikelen 4:17 tot en met 4:19 van de APV regelen dit. Voor het permanent toestaan van kamperen is een omgevingsvergunning voor strijdig gebruik bestemmingsplan of een wijziging van het bestemmingsplan vereist.

Memo
Kamperen en overnachten Eurocircuit

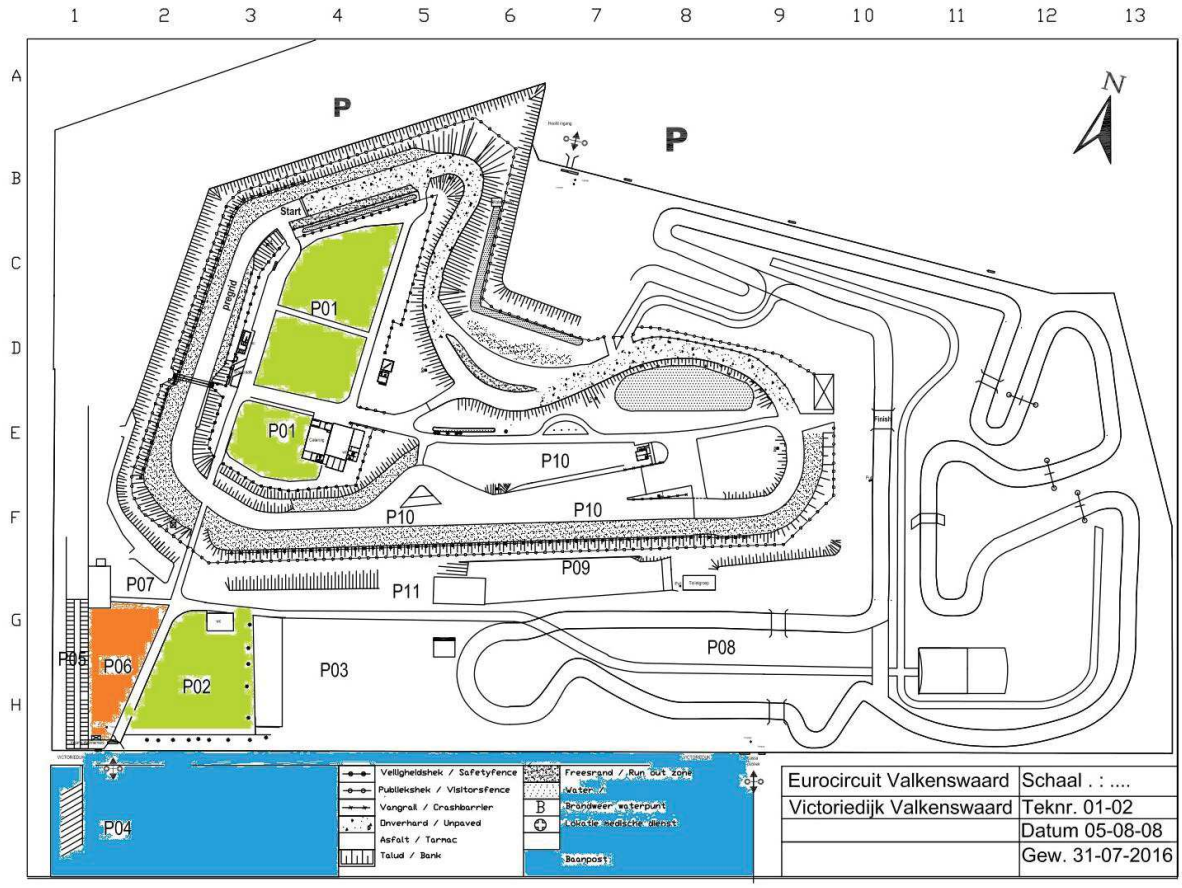
Tot een jaar geleden werden geen ontheffingen voor kamperen aangevraagd en verleend. Sinds we met de partijen op het Eurocircuit in gesprek zijn over legalisering van de activiteiten, worden ontheffingen wel aangevraagd. Hierdoor zijn wij in staat om de openbare orde en veiligheid gezamenlijk beter te regelen. Dit vraagt om een andere aanpak en verantwoordelijkheidsgevoel bij de organiserende partijen.

Overnachten

Beschrijving

Regelmatig overnachten vrijwilligers van de rallysportvereniging in de nacht van vrijdag op zaterdag op het Eurocircuit. Dit doen zij vanwege de grote reisafstand van de vrijwilligers die onder andere vanuit Zuidland, Oudenhoorn, Zoetermeer, Sleeuwijk, Arnhem en Boshoven komen. Deze vrijwilligers plegen op zaterdag onderhoud aan de baan.

Het gaat hier telkens om dezelfde vrijwilligers, in tegenstelling tot de wisselende samenstelling van de kampeerders zoals hiervoor beschreven. De vrijwilligers overnachten in de (sta)caravans bij de ingang van het Eurocircuit (P6 op onderstaande plattegrond).



Juridisch kader

In tegenstelling tot het hiervoor genoemde kamperen is bij deze vorm van overnachten geen sprake van een recreatief karakter. Dat recreatieve karakter is, mede o.b.v. de APV, het criterium om te spreken over “kamperen”. Deze vorm van nachtverblijf moet in het bestemmingsplan of door middel van een omgevingsvergunning voor afwijkend gebruik van het bestemmingsplan geregeld zijn.

Ook is hierbij sprake van bouwwerken waarvoor mogelijk een omgevingsvergunning is vereist.

Aanbeveling
Gelet op bovenstaande wordt het volgende aanbevolen:
Kamperen

- Kamperen een bepaald aantal keer per jaar toe te staan, mits een ontheffing op grond van de APV is verleend (dit is pas bij de wijziging bestemmingsplan mogelijk, voor deze tijd moet de WABO toegepast worden artikel 4.11 BOR). Hierbij valt te denken aan maximaal driemaal per jaar per inrichting.
- De ingezette lijn met betrekking tot te treffen maatregelen in het belang van de openbare orde en veiligheid voort te zetten.
- Structureel kamperen niet toestaan. Daarvoor kan men gebruik maken van de accommodaties in de omgeving.

Overnachten

- Overnachten van de vrijwilligers niet toestaan. Daarvoor kan men gebruik maken van de accommodaties in de omgeving. De overwegingen bij deze aanbeveling zijn:
  - Gelijkheidsbeginsel en precedentwerking: er zijn meer vrijwilligers (of anderszins actieve personen zoals werkenden of sporters) die in Valkenswaard actief zijn en daarvoor een stuk moeten rijden. Het is in geen van die gevallen gebruikelijk dat zij, buiten daarvoor bestemde accommodaties, overnachten in bijvoorbeeld een caravan bij de locatie. Wanneer we dat voor de vrijwilligers van het Eurocircuit toestaan kan dat een precedent scheppen voor alle andere vrijwilligers of anderszins in Valkenswaard actieve personen.
  - Er is voor de uitoefening van het vrijwilligerswerk geen noodzaak om in de nacht aanwezig te zijn op locatie.
  - De vrijwilligers kunnen evengoed op zaterdagochtend richting Valkenswaard komen (en daarvoor een uur eerder opstaan en vrijdag eerder gaan slapen). De weg naar Valkenswaard is op zaterdagochtend immers even lang als op vrijdagavond.

Ten aanzien van kamperen voor de Moto GP wordt voorgesteld dit vanaf 2018 niet meer toe te staan. Daarover volgt een separate memo zodra daarvoor een aanvraag om ontheffing is ontvangen. De organisator van deze camping heeft herhaaldelijk laten blijken dat hij zich onvoldoende verantwoordelijk voelt voor het ordelijk verloop van de activiteiten op de camping.

BIJLAGE 3

Collegebesluit d.d. 16 augustus 2017 planologische verankering

Steller	Team	Datum
C. Ortelee	VW Ruimtelijk Beleid en Projecten	16 augustus 2017
Telefoonnummer	**Email**	**Kenmerk**
3754	Cees.Ortelee@valkenswaard.nl	271082/271108

Onderwerp

Planologische verankering Eurocircuit

Besluit college

1. Het gebruiksoverzicht en het wensendocument van de rallycrossvereniging worden voor kennisgeving aangenomen.
2. Naar aanleiding daarvan en de daarop gebaseerde juridische, maatschappelijke en politieke overwegingen wordt het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2 gewijzigd en het wordt gebied tussen de N69 en de gemeentegrens tijdelijk uit het bestemmingsplan gehaald.
3. De tijd tussen dit besluit en de besluitvorming over het ontwerpbestemmingsplan (de komende 4 maanden) worden gebruikt om:
   - alle belanghebbenden op en om het Eurocircuit van deze besluitvorming op de hoogte te stellen;
   - tot overeenstemming te komen over de geluidszone en de (op basis van het gebruiksprogramma voor het Eurocircuit) op te stellen regels en milieuvergunningen;
   - nieuwe huurovereenkomsten op te stellen.
4. Het gebied maar dan met de geluidszone weer in het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2 op te nemen, voordat het college besluit dit plan voor zienswijzen ter visie te leggen;
5. De raad wordt van dit besluit op de hoogte gebracht.

Steller	teammanager	secretaris
C. Ortelee	ir. P.J.R. Appelmans	drs. R.F.W. van Eijck

beslissing burgemeester en wethouders	datum	nummer

- ☐ te tekenen stukken
- ☐ raadsinformatiebrief
- ☐ geheimhouding opgelegd

	akkoord	bespreken
burgemeester		
wethouder Bax		
wethouder Buiter		
wethouder Tindemans		
wethouder Wijnen		

Toelichting op het voorstel aan burgemeester en wethouders

A. Aanleiding advies

Samenvattend
Al enige jaren is de gemeente actief om te komen tot een actueel bestemmingsplan voor het Eurocircuit. De raad heeft hiervoor kaders meegegeven (raadsopdracht april 2013), waarbij o.a. gevraagd is huidige gebruikers te faciliteren en te ondersteunen in hun wensen. In 2016 is besloten het Eurocircuit in het bestemmingsplan buitengebied op te nemen. In mei 2017 heeft u het gebruiksprogramma vastgesteld, die de basis vormt voor de in het bestemmingsplan op te nemen gebruiksregels voor het Eurocircuit. Inmiddels heeft de raad met een voorbereidingsbesluit de huidige gebruikssituatie bevroren, omdat op basis van het huidige bestemmingsplan en een van rechtswege ontstane geluidscontour een forse toename van crossactiviteiten, bij een aanvraag daartoe, niet geweigerd zou kunnen worden.
De voorgestelde insteek van het door u vastgestelde gebruiksprogramma heeft als basis dat een "grote lawaaimaker" (juridische term) 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. Voor het andere gebruik (zoals rijvaardigheidstrainingen) zouden wij in de bestemmingsplanregels regelen dat die niet onder het gebruik van de eerder genoemde acht uur vallen. Deze insteek brengt bij nader inzien volgens ons en de gebruikers 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 (aangevuld met onbeperkt gebruik wanneer sprake is van rijden met voertuigen zonder verbrandingsmotor zoals elektrische voertuigen). Daarom nu dit herziende voorstel 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.

Nadere toelichting aanleiding
Op het Eurocircuit zijn twee milieuvergunningplichtige inrichtingen aanwezig; de rallycrossbaan en de motorcrossbaan. Beiden hebben een milieuvergunning daterend uit september 1993. Het gebruik per inrichting is toegestaan voor minder dan 8 uur per week m.u.v. 3 weekeinden (voor wedstrijden) per inrichting per jaar. Hiermee is destijds voorkomen dat deze inrichtingen als zogenaamde grote lawaaimaker aangemerkt zouden worden. Dit zou namelijk op grond van de Wet geluidhinder aangemerkt worden als een gezoneerd industrieterrein en de provincie zou op basis van de toen geldende wetgeving bevoegd gezag worden voor deze inrichtingen. Met de huidige wetgeving is dat laatste niet meer het geval.

Op 1 juli 1993 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Omdat het vigerende bestemmingsplan Buitengebied grote lawaaimakers ter plaatse van het Eurocircuit niet expliciet uitsloot, was (en is) er formeel sprake van een 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. Hoe groot die zone is, is niet exact bekend omdat het geluid bepalende gebruik op en voor die datum (nog) niet bekend is. Een geluidzone kan op grond van de Wet geluidhinder alleen door middel van een bestemmingsplan gewijzigd of opgeheven worden. Omdat er sinds 1993 geen nieuw bestemmingsplan is vastgesteld, is de geluidzone van rechtswege nog steeds van kracht.

Totdat recent de juridisch adviseur van de rallycrossvereniging dit naar voren bracht was het bestaan van deze van rechtswege bestaande geluidszonering bij alle partijen onbekend en ook in geen enkele planologische ontwikkeling in de omgeving van het Eurocircuit meegenomen (op grond van de Wet geluidhinder mogen binnen een geluidzone bijvoorbeeld geen nieuwe woningen gebouwd worden, indien de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan 50 dB(A) tenzij hogere waarden (tot maximaal 55 dB(A)) vastgesteld worden). Ook bij de eerdere pogingen om de bestemming goed te regelen is door toch gerenommeerde adviesbureaus deze situatie niet doorzien.
In 2016 is er voor gekozen om het Eurocircuit (conserverend) in het bestemmingsplan Buitengebied 2 op te nemen.
Hierna volgt een korte uiteenzetting van de daaropvolgende recente voorgeschiedenis.

- In mei 2017 is door de gemeenteraad een voorbereidingsbesluit (bijlage 1) genomen voor het gebied waar binnen het Eurocircuit de bestemming 'crossterrein' is gelegen. Dit voorbereidingsbesluit is genomen om te voorkomen dat zich op basis van die bestemming en de van rechtswege bestaande geluidzonering, ongewenste ontwikkelingen konden voordoen op het Eurocircuit waardoor de intensiteit van activiteiten en geluidsbelasting zou kunnen toenemen. Het huidige gebruik werd daardoor 'bevroren'.
- Daarnaast is (eveneens in mei 2017) door het college het 'Gebruiksprogramma' vastgesteld, wat als leidraad gehanteerd dient te worden in het vervolgtraject bij het opstellen van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunningen voor milieu. In bijlage 2 treft u dit ter informatie aan.
- Aan de hand van dit Gebruiksprogramma zijn de concept-regels m.b.t. het Eurocircuit in het voorontwerp-bestemmingsplan Buitengebied 2 opgesteld. Daarbij is ervan uitgegaan dat grote lawaaimakers ter plaatse van het Eurocircuit alsnog worden uitgesloten, zodat de geluidzone van rechtswege kan worden opgeheven (dus geen zonering). Dat betekent dat de beperkte openstelling tot 8 uur per week gehandhaafd blijft voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren. Buiten die 8 uur per week mogen alleen andersoortige activiteiten plaatsvinden, zoals (para)commerciële activiteiten met motorvoertuigen met verbrandingsmotoren of activiteiten met voertuigen met elektromotor.
- Naar aanleiding van het gebruiksprogramma en de concept-regels heeft (eind juni 2017) een overleg[1] plaatsgevonden met de rallycrossvereniging en hun milieutechnisch adviseur over de effecten van het gebruiksprogramma op hun exploitatie en de gewenste ontwikkelings- en geluidsruimte (zie bijlage 3) vanuit de vereniging in verhouding tot de bij recht ontstane situatie. Zowel rallycrossvereniging als gemeente zijn bij dit overleg extern juridisch ondersteund.
- Uitkomst van dit overleg was het (her)overwegen hoe het gebruiksprogramma planologische verwerkt dient te worden in het voorontwerp van het bestemmingsplan Buitengebied 2, namelijk de keuze dit met of zonder zonering te regelen. Dit afgezet tegen het gebruik van de afgelopen 10 jaar in verband met het beoogde conserverend gebruik van het rallycrossterrein en de wensen van de vereniging. Met andere woorden: de vraag was of de concept-regels inclusief het eerdere impliciete besluit van het college voor het niet toepassen van geluidszonering) aangepast dienen te worden?

[1] **Ter verduidelijking**: dit overleg is enkel met rallycrossvereniging gevoerd, daar zij hun exploitatie in de toekomst onder druk vinden staan. De motorcrossvereniging is in een persoonlijk overleg op de hoogte gesteld van het voorbereidingsbesluit en het gebruiksprogramma en heeft tot dusver geen bezwaar of kanttekening geplaatst (wat overigens los staat van de discussie over de geluidszone). Daar waar over 'gebruikers Eurocircuit' gesproken wordt, gaat het dus enkel om de rallycrossvereniging.

- Dit heeft er, naast voorkoming van tervisielegging in de vakantie, mede toe geleid dat de besluitvorming over het bestemmingsplan Buitengebied 2 is uitgesteld tot de collegevergadering van 22 augustus 2017.

B. Toelichting advies

Wensen Rallycrossvereniging
Het collegebesluit over het gebruiksprogramma en voorbereidingsbesluit door de raad zijn voorgelegd aan de rallycrossvereniging. Zij hebben aangegeven in deze besluitvorming een te grote inperking in het gebruik te ervaren en risico's te zien in het overeind blijven van het andersoortig gebruik bij een raad van state procedure. De rallycrossvereniging heeft in het overleg met de gemeente de volgende (aanvullende) gebruikswensen aangegeven:

1. 10 wedstrijdweekenden (afwijkend van de max. 8 uur per week) i.p.v. 3;
   - binnen deze 10 afwijkingen, een EK en WK Rallycrosswedstrijd toevoegen (met meer lawaai dan normaal);
2. 10 testdagen voor auto's
3. "onbeperkt" rijvaardigheidstrainingen
4. Meer trainingsdagen m.b.t. SuperMoto-motoren[2]

Daadwerkelijk gebruik i.r.t. gebruiksprogramma
In het kader van het verkrijgen van inzicht in het daadwerkelijk gebruik, in verband met de insteek van de gemeente om conserverend te bestemmen is de rallycrossvereniging gevraagd het gebruik van het rallycrossterrein in de afgelopen 10 jaar inzichtelijk te maken (zie bijlage 4a). Uit het op basis daarvan opgestelde rekenoverzicht (zie bijlage 4b) blijkt dat de optelsom van rijvaardigheidstrainingen en crossactiviteiten in de afgelopen 10 jaar meer dan 8 uur per week is geweest. Dit is van belang bij het conserverende karakter[3] van de herziening van het bestemmingsplan.
Echter enkel gekeken naar de crossactiviteiten blijken deze gemiddeld[4] minder dan 8 uur per week plaats te vinden.
In het gebruiksprogramma is max. 8 uur per week aan crossactiviteiten opgenomen en is qua rijvaardigheid geen beperking in uren opgenomen. De conclusie uit de vergelijking van het daadwerkelijk gebruik en het gebruiksprogramma is dan ook dat het gebruiksprogramma meer ruimte biedt voor andersoortige activiteiten, zoals de rijvaardigheidsactiviteiten dan het daadwerkelijk gebruik van de afgelopen 10 jaar.

Passen de wensen van de Rallycrossvereniging binnen het gebruiksprogramma?
Ook zijn de wensen vergeleken met het overzicht van het daadwerkelijk gebruik en het gebruiksprogramma. Daaruit komen de volgende belangrijkste constateringen naar voren:

- Het aantal gewenste rallydagen is hoger dan het daadwerkelijk gebruik afgelopen 10 jaar en opgeteld gemiddeld meer dan de 8 uur per week zoals opgenomen in het gebruiksprogramma;
- De wens van 10 wedstrijdweekenden (afwijkend van de max. 8 uur per week) leidt tot een groter aantal dan 3 overschrijdingen (voor wedstrijden/evenementen), namelijk 7 extra weekenden;
- Deze (7) extra afwijkingen voor wedstrijdweekenden zouden passend kunnen zijn als in de betreffende week de max. 8 uur per week volgens het gebruiksprogramma niet overschreden worden;

---

[2] Supermoto is een combinatie van motorcross, speedway en wegrace. Het circuit bestaat voor 70 procent uit verhard en 30 procent uit onverhard wegoppervlak. In het onverharde deel kunnen springschansen worden aangelegd.

[3] Zoals vastgesteld in het gebruiksprogramma is in de visie van conserveren van activiteiten er sprake van legalisering van niet-legale rijvaardigheidsactiviteiten (op basis van het vigerende bestemmingsplan en de milieuvergunning), welke we planologisch wel willen toestaan.

[4] We beschikken niet over uurgegevens per dag, alleen maar aantallen dagen per jaar. Bij bv. 7 dagen per jaar kunnen dat er 7 in 1 week zijn, maar ook 1 per week. Daarom staat er 'gemiddeld' met als argument dat de daadwerkelijke gebruiksuren, dus binnen de normen kunnen inzetten als de norm van <8 uur gehanteerd wordt.

- Een EK of WK rallycrosswedstrijd toevoegen kan tot de mogelijkheden behoren mits binnen de 3 afwijkingen op jaarbasis gebleven wordt;
- Mogelijkheden voor rijvaardigheidstrainingen worden ruimschoots vergroot.

Overig gebruik (zie ook NB)
Uit het gebruiksoverzicht blijkt verder ten aanzien van het overige gebruik dat:

1. De motorcrossvereniging met regelmaat het rallycrossterrein als paddock gebruikt. Ook is bekend dat de motorcrossbaan incidenteel wordt bereden met trucks, naar alle waarschijnlijkheid om te trainen voor Dakar. Dit gebruik is planologisch wel toegestaan, maar op basis van de milieuvergunning niet.
2. De SuperMoto-wedstrijden en -trainingen in elk geval al de laatste 10 jaar plaatsvinden. Dit gebruik is planologisch wel toegestaan, maar op basis van de milieuvergunning niet.

Conclusie
De conclusie is dat de wensen van de rallycrossvereniging deels te verenigen zijn met het conserverend karakter van het gebruiksprogramma:
- meer rijvaardigheidstrainingen (mits deze qua geluidsbelasting in sterke mate vergelijkbaar is met gebruik van een auto op een openbare weg);
- organiseren van EK/WK rallycross (mits deze 1 van de 3 afwijkingen (op de max. 8 uur per week) op jaarbasis vallen).

Echter een aantal wensen zijn dat niet:
- meer uren t.b.v. crossen dan wel testen met extra geluidproductie;
- meer wedstrijdweekenden.

In gezamenlijkheid met gebruikers dient de komende periode bekeken te worden in hoeverre deze wedstrijdweekenden passend zijn te maken binnen de gestelde max. 8 uur per week, vallen binnen de 1 van de 3 afwijkingen (op de max. 8 uur per week) op jaarbasis en/of op basis van activiteitenkalenders uit de recente 10 jaar vallen onder het uitgangspunt van conserveren van activiteiten. Pas daarna kan mogelijk een (kleine) afwijking van het gebruiksprogramma plaats vinden.

Het door het college vastgestelde gebruiksprogramma is en blijft leidend voor het opstellen van het bestemmingsplan en waar passend binnen het gebruiksprogramma wordt tegemoet gekomen aan de wensen van de rallyvereniging.

<u>Planologische verankering</u>
De vraag is hoe het gebruiksprogramma planologisch verankerd moet worden in het bestemmingsplan. In hoofdlijnen zijn er 2 opties:
1. Zonder geluidszone
2. Met geluidszone

Om een goede afweging te kunnen maken zijn, zijn voor beide opties de volgende onderwerpen inzichtelijk gemaakt:

- Juridische houdbaarheid; aan beide opties zitten juridisch “haken en ogen” en om verschillende redenen is instandhouding bij beroep bij de Raad van State onzeker (zie bijlage 5).
- Politieke en maatschappelijke factoren; naast juridische onzekerheid kunnen ook andere factoren van belang zijn voor een juiste afweging. In de matrix in bijlage 6 zijn per factor ‘plussen en minnen’ benoemd om een juiste afweging tussen de opties te kunnen maken.
- Bijhorende consequenties en risico’s (zie bijlage 7).

Ambtelijk advies
Zoals gesteld is de juridische houdbaarheid van beide opties onzeker (zie bijlage 5). Bovendien zijn de belangen van de huidige gebruikers van de rallycrossinrichting en de omwonenden onverenigbaar (zo veel mogelijk gebruiksmogelijkheden versus zo min mogelijk) en moet er een maatschappelijk verantwoorde keuze gemaakt worden.

Het college wordt geadviseerd vast te houden aan de kern van het gebruiksprogramma, maar wel het besluit te herzien over de wijze hoe dit wordt geregeld. Namelijk om niet, zoals eerder besloten dit zonder zonering te regelen, maar met een geluidszone. Dit stellen wij voor omdat:

1. het gebruiksprogramma passend is binnen de visie voor De Groote Heide – Valkenswaard ten aanzien van het Eurocircuit;
2. dit voor de rallysportvereniging de meeste rechtszekerheid oplevert en dat is in lijn met de raadsopdracht van 2012/2015 (zoveel mogelijk faciliteren van verenigingen);
3. als deze optie niet in stand zou blijven bij de Raad van State, altijd kan worden teruggevallen op optie 1 (zonder zonering), maar andersom dat niet kan;
4. ondanks het uitgangspunt (gehanteerd sinds 1985) geen 'grote lawaaimaker' te willen hebben, het noodzakelijk is om het gebruiksprogramma op basis van de van rechtswege bestaande zonering op de meest zekere wijze vast te leggen;
5. deze insteek eveneens rechtdoet aan het standpunt van gemeente Bergeijk (geen draagvlak voor verruiming lawaaisporten, d.d. begin 2015).

Een collegebesluit in overeenstemming met dit voorstel heeft de volgende consequenties:

a. Het leidt er toe dat het gebied dat tussen de N69 en de gemeentegrens, uit het bestemmingsplan Buitengebied 2 moet worden geknipt (inclusief de regels), omdat de geluidszone ook over Bergeijk ligt de gemeente Bergeijk nog geen kennis heeft kunnen nemen van ons gemeentelijk standpunt; politiek-bestuurlijk is dit niet wenselijk. De zone is nog niet bekend en om discussie te voorkomen wordt het genoemde gebied er uit gehaald. Dit heeft geen gevolgen voor de belanghebbenden in het gebied. Overigens blijft de tekst in de toelichting wel staan en wordt deze aangevuld met de overwegingen uit dit advies.
b. Daarnaast is samenwerking met Bergeijk juridisch en planologisch van belang: de raad van Bergeijk (ongeveer) tegelijkertijd een bestemmingsplan zal moeten vaststellen waarin dat gedeelte van de geluidzone planologisch vastgelegd wordt. Zo niet, dan zal het bestemmingsplan Buitengebied door de Raad van State vernietigd worden, zo blijkt uit vaste jurisprudentie;
c. Niet aan alle wensen van de rallycrossvereniging worden voldaan (zie conclusie, blz. 5). Na de mededelingen m.b.t. het voorbereidingsbesluit en het gebruiksprogramma kan dit wederom een flinke deuk in de samenwerking met de rallycrossvereniging opleveren. Echter (ook in belang van de rallycrossvereniging) dient z.s.m. nader bepaald te worden in hoeverre wedstrijdweekenden passend zijn te maken binnen de gestelde max. 8 uur per week, vallen binnen de 1 van de 3 afwijkingen (op de max. 8 uur per week) op jaarbasis en/of op basis van activiteitenkalenders uit de recente 10 jaar vallen onder het uitgangspunt van conserveren van activiteiten. Pas daarna kan mogelijk een (kleine) afwijking van het gebruiksprogramma plaats vinden.

Te nemen besluiten
Op basis van de voorgaande beschouwing wordt ambtelijk geadviseerd de volgende besluiten te nemen:

1. het gebruiksoverzicht en het wensendocument van de rallycrossvereniging voor kennisgeving aan te nemen;
2. naar aanleiding daarvan en de daarop gebaseerde juridische, maatschappelijke en politieke overwegingen het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2 te wijzigen

het gebied tussen de gemeentegrens en de N69 en de regels voor de daarin specifiek voorkomende regels uit het voorontwerpbestemmingsplan te halen;
3. de tijd tussen dit besluit en de besluitvorming over het ontwerpbestemmingsplan (de komende 4 maanden) te gebruiken om:
   - alle belanghebbenden op en om het Eurocircuit van deze besluitvorming op de hoogte te stellen en
   - tot overeenstemming te komen over de geluidszone en de op basis van het gebruiksprogramma voor het Eurocircuit op te nemen regels en de vertaling daarvan in de milieuvergunningen;
4. het gebied met inbegrip van de geluidszone en de specifiek voorkomende regels in het ontwerpbestemmingsplan weer op te nemen;
5. de raad van dit besluit op de hoogte te brengen.

NB
Bij het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan zal worden voorgesteld om op basis van het daadwerkelijk gebruik een aanvulling op de regels op te nemen om activiteiten ten aanzien van het cross-over-gebruik van de rallycrossbaan (met motoren) en de motorcrossbaan (met auto's/trucks) mogelijk te maken. Dit is immers niet strijdig met het geldende bestemmingsplan, alleen wel met de milieuvergunningen. Er zal voor dit gebruik een aanpassing in de regels opgenomen worden, bestaande uit een afwijkingsbevoegdheid voor het bevoegd gezag (het college) waarbij het cross-over-gebruik kan worden toegestaan. Uiteraard moet dit passend zijn binnen de toegestane gebruiksuren en dito geluidsbelasting van de betreffende inrichting. Zo blijft o.a. het SuperMoto-gebruik zoals dat minimaal 10 jaar lang al bestaat mogelijk en kan de motorcrossbaan door Dakarrijders voor training worden gebruikt zoals dat nu ook al plaatsvindt.

C. Relatie vastgesteld beleid

☒	Rijk	beleid:	Wet milieubeheer
☒	provincie	beleid:	Verordening ruimte 2014
☒	gemeente	beleid:	De Groote Heide Valkenswaard Kadernota ontwikkeling Eurocircuit en Zuidzone
☐	Overig	beleid:	

☐ Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen (wkpb) is op dit besluit van toepassing ☐ Ja ☐ Nee

D. Overleg gevoerd over dit advies met:

☒	Portefeuillehouder	☐ Nee	☒ Ja, met	M. Wijnen	Datum
			Standpunt:	Akkoord	
☐	A2-Adm 1	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
			Standpunt:		
☐	A-Adm 2	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
			Standpunt:		
☐	A2-Adm 3	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum
			Standpunt:		

☒	A2-B&A 1	☐ Nee	☒ Ja, met	M. Walta	Datum	
			Standpunt:			
☐	A2-B&A 2	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum	
			Standpunt:			
☒	KCO	☐ Nee	☐ Ja, met	S. van Dongen S. Looijmans	Datum	
			Standpunt:	Akkoord		
☒	SPORT	☐ Nee	☐ Ja, met	H. Heijerman	Datum	
			Standpunt:			
☐	KCZ	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum	
			Standpunt:			
☒	RBP	☐ Nee	☒ Ja, met	B. van der Westen E. v.d. Boom	Datum	
			Standpunt:	Akkoord		
☐	BOR	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum	
			Standpunt:			
☐	SEB	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum	
			Standpunt:			
☐	SEB/Wijkcoördinatie	☐ Nee	☐ Ja, met		Datum	
			Standpunt:			
☐	OR	☐ Nee	☐ Ja, de OR is geïnformeerd		Datum	
			Standpunt:			
			☐ Ja, de OR is om advies gevraagd		Datum	
			Standpunt:			
			☐ Ja, de OR is om instemming gevraagd		Datum	
			Standpunt:			
☒	Extern	☐ Nee	☒ Ja, met	J. van der Velden (AKD)	Datum	10-08-17
			Standpunt:	Akkoord		

E. Communicatie

Dit besluit wordt z.s.m. in een persoonlijk gesprek (zo nodig met juridische ondersteuning van AKD de heer Jos van der Velden) gedeeld met:

- de verenigingen op het Eurocircuit,
- Groen en Heem,
- Kempervennen,
- gemeente Bergeijk (zowel ambtelijk als bestuurlijk),
- omwonenden binnen of direct aangrenzend aan de geluidszone.

F. Burger-/Overheidsparticipatie

n.v.t

G. Beheer en onderhoud

n.v.t.

H. Financiën

n.v.t.

I. Personele en/of organisatorische aspecten

Dit heeft geen personele consequenties, maar vraagt wel om prioriteitstelling om alles tijdig weer in het ontwerpbestemmingsplan op te kunnen nemen.

J. Vervolgstappen / proces

1. Het gedeelte voor het Eurocircuit binnen de geluidszone wordt in direct overleg met belanghebbenden voorbereid en daarom kan voor dit plandeel de inspraak op basis van de Inspraakverordening achterwege blijven.
2. Separaat van het Buitengebied 2 zal de planologische regeling in het kader van het vooroverleg aan de provincie worden voorgelegd.

K. Advies teammanager

Stemt in met het collegevoorstel

L. Bijlage

1. Voorbereidingsbesluit (Verseon 249365)
2. Gebruiksprogramma (Verseon 253995)
3. Wensendocument (Verseon 271055)
4. Gebruiksoverzicht
   a. Document Rallycrossvereniging (Verseon 294235)
   b. Cijfermatige analyse gebruiksoverzicht (Verseon 294258)
5. Overzicht juridische onzekerheden (opgenomen in dit advies)
6. Matrix ‘plussen en minnen’ (opgenomen in dit advies)
7. Consequenties en risico’s (opgenomen in dit advies)
8. Concept Raadsinformatiebrief (Verseon 293751)

Bijlage 5 Overzicht juridische onzekerheden

Planologische verankering
Er zijn nu 2 opties om het gebruiksprogramma planologisch te verankeren in het bestemmingsplan.

1. Zonder geluidszone
2. Met geluidszone

Aan beide opties zitten juridisch "haken en ogen" en is om verschillende redenen instandhouding bij beroep bij de Raad van State onzeker. Hiernavolgend een toelichting op de beide opties en de juridische onzekerheden/risico's die aan de opties verbonden zijn.

Ad. 1. Zonder geluidszone onzekere juridische instandhouding:
De juridische houdbaarheid van splitsing tussen het gebruik voor het crossen en de andere activiteiten met een verbrandingsmotor (rijvaardigheidstrainingen e.d.) om zo onder de 8 uur per week te blijven is onzeker. Bij de huidige opgenomen regeling wordt er vanuit gegaan dat de 8 uur alleen betrekking heeft op recreatief, training- en/of wedstrijdgebruik. De rijvaardigheid wordt bij deze optie geacht daar niet onder te vallen, omdat dat met gekentekende auto's gebeurd. Dit wordt ondersteund door het feit dat diverse vergelijkbare activiteiten van 'slipscholen' elders in Nederland niet tot een geluidszonering hebben geleid Echter vergelijkbare situaties waarbij dat gebruik opgeteld moet worden bij het gebruik van een race/rallycircuit zijn (nog) niet bekend. De relevante tekst uit het Besluit omgevingsrecht luidt:

Inrichtingen waar gelegenheid wordt geboden tot het gebruiken van bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voer- of vaartuigen in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden, voor zover het betreft terreinen, geen openbare weg zijnde, die bestemd of ingericht zijn voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding van wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, en die daartoe acht uren per week of meer opengesteld zijn;

Ad.2. Met geluidszone onzekere juridische instandhouding:
Er liggen twee geluid producerende inrichtingen naast (om) elkaar; het motorcrossterrein en het rallycrossterrein. Het gebruik van motorcrossterrein leidt afzonderlijk beoordeeld niet tot een discussie voor het al dan niet opnemen van een geluidszone omdat het gebruik onomstotelijk onder de 8 uur per week blijft. Het motorcrossgebruik van het terrein levert wel meer lawaai op dan de rallycross. Als er vanwege al het gebruik van verbrandingsmotoren op het rallycrossterrein wel een geluidszone opgenomen zou moeten worden, dan is het vanuit een goede ruimtelijke ordening moeilijker te verdedigen dat een terrein dat meer (maar kortdurender) lawaai maakt geen onderdeel uitmaakt van het industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder en dus niet gezoneerd zou worden. Des te meer omdat het motorcrossterrein naast (om) het rallycrossterrein ligt en bij de beoordeling van een goed woon- en leefklimaat het geluid van het motorcrossterrein wel meegewogen dient te worden. Bij een geluidzone wordt het cumulatieve geluid vanwege het industrieterrein als geheel beoordeeld en het lijkt niet goed te onderbouwen dat in dit geval alleen de rallycrossbaan het industrieterrein uitmaakt en de motorcrossbaan daarbuiten gelaten wordt. Dat is te meer het geval, omdat de geluidzone rondom het Eurocircuit als geheel (beide banen samen) waarschijnlijk (veel) groter zal moeten zijn dan als deze alleen rondom de rallycrossbaan zou liggen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening lijkt een splitsing daarom moeilijker houdbaar. Het gevolg daarvan is wel dat er in de optie met zonering sprake zal zijn van een grotere zone, wat ook weer negatieve gevolgen heeft voor de juridische houdbaarheid, bijvoorbeeld omdat er dan meer woningen binnen de zone zullen liggen, waarvoor hogere waarden vastgesteld zullen moeten worden.

Daar komt nog bij dat de geluidzone, ook als deze alleen rondom de rallycrossbaan zou liggen, waarschijnlijk gedeeltelijk over het grondgebied van Bergeijk zal lopen. Dat betekent dat de raad van die gemeente (ongeveer) tegelijkertijd een bestemmingsplan zal moeten vaststellen waarin dat gedeelte van de geluidzone planologisch vastgelegd wordt. Zo niet, dan zal het bestemmingsplan Buitengebied door de Raad van State vernietigd worden, zo blijkt uit vaste jurisprudentie.