



BEOORDELING MILIEUASPECTEN WRO-PROCEDURE			
Bestemmingsplan	PlanMER Eurocircuit		
Locatie/weg	PlanMER Eurocircuit		
Adviesbureau	Agel		
Kenmerk/datum rapport	20170640, d.d. 12 december 2018		
Advies opgesteld door	L. Stortelder		
Collegiale toets	E. van Aarle		
Datum	17 december 2018		
Bijlagen	1 Luchtkwaliteitsrapport		

Met reactie Agel d.d. 23 januari 2019

## 1 Luchtkwaliteit

Betreft het beoordelen van het luchtkwaliteitsrapport behorend bij de planMER voor het Eurocircuit. Door de commissie MER is onder andere aangegeven de emissies nader te onderbouwen.

### *Emissies*

Voor wat betreft de emissies is uitgegaan dat dit gaat over de NO<sub>x</sub>-emissie.

Voor wat betreft de emissies van de *geke tekende* en de *niet geketekende voertuigen* moet uitgegaan worden van emissies bij hard rijden en niet van een gemiddelde snelheid.

Voor geketekende voertuigen zijn vanuit de EU grenswaarden gesteld (opgenomen in de Verordening EG nr. 692/2008). In het onderzoek is uitgegaan van een emissie NO<sub>x</sub> van 0,18 gr/km, welke geldt voor 'Euro 5'-personenauto's met een compressieontsteking (dieselmotoren), zie tabel 1 uit de genoemde Verordening.

Op het Eurocircuit zullen niet alleen geketekende voertuigen met dieselmotoren rijden (type 4), maar ook met benzinemotoren (elektrische ontsteking). Voor 'Euro-5'-personenauto's met elektrische ontsteking is een grenswaarde van 0,06 gr/km van toepassing.

Door uit te gaan met een emissie van 0,18 gr/km voor alle geketekende personenauto's wordt dit als worst-case beschouwd en hiermee ook het harder rijden dan gemiddeld ondervangen.

De emissies voor *motoren* kunnen herleid worden uit de BIM-gegevens: "Lucht-gegevens voor het plan" juli 2009. De gehanteerde emissies zijn onderschat.

[http://document.environnement.brussels/opac\\_css/elecfile/Lucht%2062](http://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Lucht%2062)

Daarnaast moet er van worden uitgegaan dat tijdens een race er meer gas wordt gegeven, dus wordt er ook meer geëmitteerd.

In de BIM-gegevens staat dat huidige emissienorm 0,15 gr/km bedraagt voor motorfietsen (zie tabel 1). Deze norm komt overeen met grenswaarden uit tabel 2.2.1.1.5. (grenswaarden voor motorfietsen B (2006) van de EU richtlijn 2002/51/EG waarnaar in het rapport verwezen wordt.

In het rapport is uitgegaan van 0,3 gr/km overeenkomstig dezelfde tabel van de EU richtlijn, maar behorende bij motorfietsen A (2003).

Als voetnoot bij de tabel 2.2.1.1.5 is aangegeven dat voor motorfietsen  $\geq 150$  cc deze grenswaarden zijn gebaseerd op de testcyclus ECE R40 + buitenstedelijke cyclus (emissiemeting voor alle modi -



## OMGEVINGSDIENST ZUIDOOST-BRABANT

proef start bij  $T=0$ ), met maximum snelheid van 120 km/uur. Aangezien de (race)snelheid van de motoren op de motorcrossbaan ruimschoots lager is dan 120 km/uur wordt gesteld dat met de aangenomen kentallen rekening is gehouden met een racesituatie.

Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat de emissies niet hoeven te worden aangepast, waardoor het uitvoeren van nieuwe berekeningen niet benodigd zijn.

In de bijlage 16 zijn de waarden op punten weergegeven. Het visueel beter om hier contouren te gebruiken.

Op de eerste 3 kaartbladen in de bijlagen 8-10-12-14-16 zijn contouren toegevoegd.

Verder is het onduidelijk of ook getoetst is op woningen. Dit is niet terug te vinden in de rapportage.

In het onderzoek zijn wel de omliggende woningen beschouwd. In de hoofdstukken 6, 7 en 10 wordt het nader beschouwd en in de bijlagen 8-10-12-14-16 zijn ook Geomilieu-uitdraaien van de concentraties ter plaatse van de woningen opgenomen.

In het rapport wordt paragraaf 5.5 Immissiepositie toegevoegd.

Ook locaties zoals het clubgebouw dienen te worden benoemd.

Er is geen toetspunt gelegd ter plaatse van het clubgebouw, omdat deze op het terrein van het Eurocircuit is gelegen. De concentraties kunnen echter worden achterhaald op basis van de opgenomen puntresultaten van het doorgerekende grid.

Aangezien dit geen invloed heeft op de resultaten en de concentraties ter plaatse van het clubhuis toch te achterhalen zijn, worden de rekenmodellen hierop niet aangepast en de berekeningen niet nogmaals uitgevoerd.

Het rapport dient op bovengenoemde aspecten te worden aangepast.