



# MEMO

**aan** : Gemeente Valkenswaard  
t.a.v. H Appelmans

**van** : L Corsten (MER en bestemmingsplan), A Raaijmakers (natuur en stikstofdepositie), J van den Borne (geluid) en L Stortelder (luchtkwaliteit)

**datum** : 4 januari 2019

**afschrift** : L Stortelder

**kenmerk** : 256455

**onderwerp** : Beoordeling MER Eurocircuit Valkenswaard

[Met reactie Agel d.d. 23 januari 2018](#)

## 1 Inleiding

Het initiatief betreft een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit op te stellen om op deze wijze een einde te maken aan de ontstane (onduidelijke) situatie. Om milieu goed in beeld te krijgen is een MER opgesteld waarin de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en 3 alternatieven zijn onderzocht.

De gemeente Valkenswaard heeft de Omgevingsdienst Zuidooost-Brabant gevraagd de reeds opgestelde en (naar aanleiding van voorlopig definitief advies van de Commissie MER) aangepaste MER te beoordelen. Hierbij zijn de volgende onderdelen beoordeeld:

- MER Eurocircuit (AGEL, kenmerk 20170640-D01, d.d. 14-12-2018);
- Onderzoek luchtkwaliteit (AGEL, kenmerk 20170640-Definitief 01, d.d. 12-12-2018);
- Memo 'Stikstofdepositie Eurocircuit Valkenswaard' (AGEL, kenmerk 20170640, d.d. 6-12-2018);
- Natuurtoets (EKOZA, kenmerk 20170640, conceptrapportage d.d. 13-12-2018);
- Akoestisch onderzoek (AGEL, kenmerk 20170640, d.d. 3-12-2018).

Daarbij zijn tevens de volgende stukken betrokken:

- Ontwerp bestemmingsplan Eurocircuit (gemeente Valkenswaard, d.d. 23-5-2018);
- Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport (Commissie MER, d.d. 15-8-2018);
- Memo 'voorstellen aanpassingen MER Eurocircuit n.a.v. Commissie MER' (AGEL, d.d. 3-8-2018).

Hierna volgt de beoordeling (excl. geluid en luchtkwaliteit omdat deze separaat zijn of worden toegestuurd).

## 2 MER

Dit is in zijn algemeenheid wat er opvalt aan de MER: de onderzoeken zijn in de basis van een goede kwaliteit. De manier van onderbouwen en toelichten in de MER is vervolgens soms wat mager.

- Blad 7: bij alternatief 3 is toegevoegd dat het niet haalbaar is om in één keer over te gaan op elektrische voertuigen. Los van het feit of dit zo is, is het niet iets wat in de conclusie van de effecten thuishoort.

[Deze tekst is bij alternatief 2 opgenomen. Uit de conclusies gehaald.](#)



- Voorlaatste alinea blad 7: 'een dezelfde': schrijffout  
[Niet duidelijk om welke tekst het gaat.](#)
- Paragraaf 3.1: in de eerste zin is genoemd dat er 2 inrichtingen aanwezig zijn. Deze zijn vervolgens niet met naam genoemd, maar wel welke activiteit er plaatsvindt. Later in deze paragraaf worden de namen van de bedrijven wel genoemd. Voorgesteld wordt in eerste instantie de verenigingsnamen weer te geven. Feitelijk gezien is een rallycrossbaan geen inrichting.  
[Aangepast zoals voorgesteld.](#)
- In 3.1 is bijlage 1 van het akoestisch onderzoek genoemd als het feitelijk gebruik. In dit schema staan vraagtekens (?) bij enkele activiteiten bij de kolom 'aantal dagen/jaar'. Waarom staan hier vraagtekens? Voorgesteld wordt om deze vraagtekens in te vullen dan wel te verwijderen, omdat hierdoor de feitelijke huidige situatie minder duidelijk is. In de tabel op de volgende pagina van deze bijlage staan ook vraagtekens. Bijvoorbeeld bij het aantal dagen bij de N.K. Rallycross (16?). Bij de W.K. Rallycross staan geen aantal dagen. Concretiseer dit.  
[De tabellen zijn aangevuld. \(Volledig of nog steeds vraagtekens? Zo ja, waarom?\)](#)
- 3<sup>e</sup> zin paragraaf 3.2 (autonome ontwikkeling): zin klopt niet.  
[Zin is aangepast.](#)
- Waarom wordt in paragraaf 3.5 de NRV niet genoemd en de ESE wel (en MVV)? Vallen hier de Rallycrossactiviteiten onder? Gezien deze vragen wordt voorgesteld in de MER kort te omschrijven welke verenigingen er gebruikmaken van het Euro circuit.  
[Het gaat hier om activiteiten van de NRV, de tekst is hierop aangepast. Daarnaast is aangegeven dat de activiteiten bij de overige verenigingen.](#)
- De voorgenomen activiteit van 223 dagen per jaar door ESE is een toename van 94 dagen. Bij de zone van rechtswege is uitgegaan van een verdubbeling van het huidige gebruik. Het huidige gebruik is 129 dagen. De verdubbeling is dus 258 dagen. Dit is een toename in dagen van +15,7% t.o.v. de voorgenomen activiteit. Indien dit correct is, dan lijkt dit geen grote toename ten opzichte van de voorgenomen activiteit, slechts 35 dagen.  
[Dit is correct. We hebben de zone van rechtswege vertaald naar een realistische variant, waarbij ervan uit is gegaan dat de activiteiten jaarrond worden uitgevoerd en alleen op weekdays. Paragraaf 3.5: 4x4 rijden: Hoe vaak wordt dit gedaan per week in de periode van oktober tot maart? Als dit meer is dan 8 uur dan is dit ook zoneplichtig in de zin van art. 19.1 onder g, lid 2°.](#)  
[In de voorgenomen situatie is de wens dit gedurende 8 dagen in genoemde periode te organiseren op het motorcrossterrein. Dit geschiedt dan minder dan 8 uur per week en is derhalve niet zoneplichtig.](#)
- In paragraaf 4.1.4 is beschreven dat alternatief 3 zorgt voor een afname van het aantal verkeersbewegingen en parkeerbehoefte van gebruikers en bezoekers van en naar het eurocircuit. Voorgesteld wordt de afname te noemen, ook vanwege het feit dat in de tabel 'beoordeling mobiliteit' alternatief 3 beoordeeld is met '0'. Dit lijkt inconsistent: er wordt geconcludeerd dat er een afname is, maar in de tabel is beoordeeld dat er geen toe- of afname is binnen het gekozen schaalniveau. Hoe is dit beoordelingskader tot stand gekomen? Waarom is gekozen voor deze schaalindeling met I/C-verhouding? Waarom zijn de verkeersintensiteit op de wegvakken voor alternatief 2 en 3 niet in de bijlage van het onderzoek mobiliteit opgenomen?  
[In alternatief 3 is sprake van minder activiteiten ten opzichte van de voorgenomen activiteit, wat leidt tot minder verkeersbewegingen en een lagere parkeerbehoefte op een jaar. Op een dag blijven deze echter hetzelfde, waardoor er geen effect is op de I/C waarde en de parkeerbezettingsgraad. Het verschil tussen de alternatieven zit met name in het aantal dagen dat activiteiten plaats vinden. Het beoordelingskader geeft inzicht in verschillen op de effecten op de capaciteit van de weg en op de parkeerbezettingsgraad.](#)



- In paragraaf 4.2.4 is beschreven dat alternatief 3 anticipeert op het uitsluiten dan wel het verminderen van het aantal activiteiten en daarmee een reductie van de geluidbelasting. In de eerste alinea is opgenomen dat er geen verschillen in geluidbelasting op woningen optreedt bij alternatief 3 t.o.v. de referentiesituatie of voorgenomen activiteit. Is dit niet tegenstrijdig?  
[Het aantal dagen waarop geluid geproduceerd wordt neemt af met 33 dagen. De geluidbelasting in de omgeving ten gevolge van een exploitatiedag wijzigt echter niet. De “reductie van de geluidbelasting” wordt gewijzigd in “reductie van het aantal te exploiteren dagen met 33”.](#)
- In zijn algemeenheid is paragraaf 4.2.4 ondermaats onderbouwd, omdat de ene keer vergeleken wordt met de referentiesituatie en de andere keer met de voorgenomen activiteit. Voorgesteld wordt om de gehele paragraaf te herschrijven volgens een bepaalde duidelijke structuur, waarbij consistent wordt vergeleken (bv. eerst vergelijken met voorgenomen activiteit, daarna alternatief 1, dan 2 en dan 3).  
[De paragraaf is aangepast en gestructureerd opgebouwd.](#)
- In paragraaf 4.2.4 is een aantal keer beschreven het effect aanzienlijk afneemt bij het gebruik van elektrische voertuigen. Desalniettemin is deze afname met steeds een ‘+’ (positief effect) beoordeeld. Dit is tegenstrijdig, omdat ++ staat voor een ‘groot effect’.  
[De beoordeling is aangepast naar ++.](#)
- Cumulatie: één van de voornaamste opmerkingen van de commissie Mer gaat over cumulatie en het ontbreken hiervan. Naar aanleiding van deze opmerking is de MER in paragraaf 6.2 niet aangepast. Dit is niet akkoord en dient tekstueel te worden aangevuld met de aanvullingen/aanpassingen met betrekking tot cumulatie.  
[Paragraaf 6.2 gaat over de cumulatieve effecten van \*andere\* ruimtelijke ontwikkelingen die de effecten van ontwikkelingen op het Eurocircuit kunnen versterken. In paragraaf 3.1 zijn de activiteiten weergegeven tegelijkertijd plaats vinden. De cumulatieve effecten zijn onderzocht.](#)
- Voorgesteld wordt een bijlage te maken: memo beantwoording voorlopig definitief advies Commissie Mer.  
[De memo beantwoording advies van de Commissie MER wordt als bijlage opgenomen.](#)
- Uitvoerbaarheid van de alternatieven: de uitvoerbaarheid is wat mager omschreven.  
[In de verschillende onderzoeken is aandacht besteed aan de uitvoerbaarheid van de verschillende alternatieven.](#)

### 3 Mobiliteit

- Ontbrekende bijlagen: alternatief 2 en 3 zijn niet bijgevoegd.  
[De verkeersintensiteiten voor de wegvakken voor alternatief 2 en 3 zijn niet in beeld gebracht omdat deze gelijk zijn aan de voorgenomen \(wekelijkse\) activiteit zoals opgenomen in bijlage 3 van het mobiliteitsrapport.](#)

### 4 Natuur

1. Bij de voorgenomen situatie is uitgangspunt dat er meer gecrost en geracet wordt. Ter bevestiging: dit betekent dat bij de overige activiteiten (wielerclub, fietscros, etc.) geen uitbreiding van activiteiten/evenementen aan de orde is!  
[Dat is juist. Alleen gaat het St. Martinusgilde op korte termijn met luchtbuksen schieten in plaats van met .22 geweren. Indien dit luchtbuksen betreffen welke niet met 300 bars gasdruk kunnen](#)



worden geladen of middels een externe gasfles worden bekrachtigd en klein kaliber blijft (4,5 – 5,5 mm), dan zal het geluid naar de omgeving zodanig drastisch reduceren, dat geen overschrijding optreedt van de normen volgens het Activiteitenbesluit voor buitenschietsbanen.

2. O.b.v. de toetsing aan de storingsfactoren is aannemelijk dat gezien het voornemen in ieder geval verzuring en vermisting (lees: stikstofdepositie) en geluid relevant zijn. Bij de verstoringsfactor 'Verandering dynamiek substraat' is echter aangegeven dat cf. de vergunning 1976 het circuit nat gehouden moet worden om overlast door stuivend zand te voorkomen. In relatie tot de verstoringsfactor 'Verdroging' de vraag hoeveel water hiervoor op jaarbasis wordt opgepompt (er van uitgaande dat hiervoor grondwater wordt gebruikt) en of deze onttrekking een hydrologisch effect kan hebben op de nabij gelegen Natte natuurparels Beekloop/Keersop resp. Malpie en Plateaux.

Inzake het grondwater is de volgende vraag aan het Eurocircuit voorgelegd: Conform de vergunning uit 1976 moet het circuit nat gehouden worden om overlast door stuivend zand te voorkomen. In relatie tot de verstoringsfactor 'Verdroging' de vraag hoeveel water hiervoor op jaarbasis wordt opgepompt er van uitgaande dat hiervoor grondwater wordt gebruikt? Deze vraag is nog niet beantwoord.

Ook t.a.v. de storingsfactor 'Verstoring door licht' is aangegeven dat bij evenementen met kunstlicht wordt gereden en dat er geen effecten zijn in relatie tot Natura 2000. De vraag is echter of er door toenemende activiteiten nog effecten te verwachten zijn in relatie tot beschermde soorten, zoals vleermuizen, binnen het plangebied?

Er staat beschreven dat tijdens evenementen kunstmatig licht gebruikt wordt in de gebouwen. Dit licht is alleen vanuit de ramen zichtbaar en verspreid nauwelijks naar de omgeving. Natura 2000-gebied ligt op minimaal 280 meter afstand. Licht in gebouwen reikt niet tot deze afstand. Ook de omgeving heeft nauwelijks lichtinval door het kunstmatig licht in de bebouwing. Daarnaast is er nog aangegeven dat kunstmatig licht op de baan wel een effect kan hebben op de omgeving en op vleermuizen. Indien er kunstmatig licht op de baan toegepast gaat worden, zal hier onderzoek en zo nodig compensatie in de vorm van alternatieven moeten plaatsvinden.

3. M.b.t. geluid het volgende:

- a. Het is niet goed te herleiden hoe de 42 dB(A)-contour bij de verschillende scenario's is bepaald, uitgaande van het akoestisch onderzoek en de cumulatie van wekelijkse activiteiten. Oftewel welke activiteiten/geluidsbronnen zijn als uitgangspunt genomen en waarom. S.v.p. toelichten.

De geluidscontour is gebaseerd op dezelfde gegevens als in het akoestisch onderzoek. De 42 dB(A) geluidcontouren van de volgende voorkomende situaties zijn beschouwd.

1. De autonome verkeersafwikkeling voor het jaar 2030 in de directe omgeving.
2. Een drukke weekdag met training supermoto's, training crossmotoren, het St. Martinusschietgilde, hondenvereniging De Verdediger en de verkeersaantrekkende werking in de directe omgeving. Overige weekdagen zal de geluidbelasting minder zijn.
3. Een rallycrosswedstrijd op 1 dag in het weekend incl. verkeersaantrekkende werking in de directe omgeving. Een en ander komt het meest voor en mag pragmatisch gezien worden als representatief voor de overige wedstrijden op het terrein van de NRV.



4. Een MXGP motorcrosswedstrijd op 1 dag in het weekend incl. verkeersaantrekkende werking in de directe omgeving. Een en ander komt eveneens het meest voor en mag pragmatisch gezien worden als representatief voor de overige wedstrijden op het terrein van de MVV.
  
  - b. M.b.t. N2000 is bij elk alternatief aangegeven welke areaal binnen de 42 dB(A)-contour valt. Er is echter niet aangegeven welke habitatsoorten binnen dat areaal hun leefgebied (kunnen) hebben. Ook is voor de betreffende habitatsoorten geen effectbeoordeling uitgevoerd a.h.v. verspreiding-, trend- en perspectiefinformatie in het beheerplan. Terwijl bij onderzoeksmethode is aangegeven dat getoetst wordt aan de relevante instandhoudingsdoelen. Bij de toetsing N2000 zijn overigens alleen de habitatsoorten onderwerp van toetsing waarvoor het betreffende N2000-gebied is aangewezen. NB: Het beheerplan staat ook niet in de literatuurlijst, dus de indruk bestaat dat dit niet is geraadpleegd (?).  
De habitatsoorten die last kunnen hebben van geluid zijn vissen en vogels. Deze zijn benoemd in de stukken die over geluid in Natura 2000. Verder zijn nu ook de trend- en perspectiefinformatie verwerkt.
  - c. M.b.t. de (vogel)soorten is aangegeven welke soorten binnen de 42 dB(A)-contour zijn waargenomen en welke daarvan een territorium of nest hebben. Er is echter geen relatie gelegd met een mogelijke verstoring (de toename van de frequentie van geluidshinder) en de staat van instandhouding van deze soorten i.k.v. een effectbeoordeling.  
De effectbeoordeling tussen verstoring en de staat van instandhouding is verwerkt in alle alternatieven. Voorgenomen activiteit en alternatief 3 minder activiteit rallycross hebben geen effect op de landelijke en lokale staat van instandhouding van vogels en vissen. Alternatief 1 zone van rechtswege heeft mogelijk een negatief effect op de lokale staat van instandhouding van vogels en vissen. Alternatief 2 milieuvriendelijk alternatief heeft mogelijk een positief effect op de lokale staat van instandhouding.  
Verder is niet duidelijk hoe is bepaald welke soorten een territorium of nest hebben. Er staat aangegeven dat de gegevens uit de NDFF (Nationale Databank voor Flora en Fauna) gehaald zijn en dus ook de gegevens van SOVON Vogelonderzoek Nederland verwerkt zijn in deze databank. SOVON doet onderzoek naar vogels door middel van broedvogelkarteringen. Dit is een methode om te bepalen of een vogel ergens een territorium heeft.  
T.a.v. de wekelijkse activiteiten resp. de evenementen is in de effectbeoordeling voor de betreffende soorten ook nog de relatie met het broedseizoen/kwetsbare periode relevant: hierover is niets aangegeven.  
Dit was enkel bij de paragraaf over evenementen verwerkt, maar is nu ook verwerkt in alle andere paragrafen die te maken hebben met vogels en geluid.
4. M.b.t. stikstofdepositie:
    - a. Zie ook paragraaf 5 hieronder.
  
    - b. Uit de stukken ontstaat de indruk dat de stikstofemissie vanwege evenementen hetzelfde wordt beoordeeld als het geluidseffect. D.w.z. een evenement wordt als incidenteel gezien en telt daarom niet mee in de emissie. Voor stikstofemissie gaat dit echter niet op. De evenementen vinden in dit geval jaarlijks plaats en zijn dus een structurele emissie



bron. De stikstofemissie dient daarom meegenomen te worden in de stikstofdepositieberekening, zeker ook gezien de substantiële verkeersgeneratie.

De stikstofemissie berekeningen worden gerelateerd aan alle activiteiten die in 1 jaar plaatsvinden binnen het plangebied van het Eurocircuit. Dat wil zeggen dat de stikstofemissie van alle wedstrijden, evenementen, wekelijks activiteiten inclusief de verkeersaantrekkende werkingen gedurende 1 jaar zijn gecumuleerd.

- c. In de stikstofdepositieberekening is uitgegaan van de verkeersbewegingen uit het luchtkwaliteitsonderzoek. In de tabellen gaat het alleen over bezoekers. De vraag is hoe de verkeersbewegingen door de deelnemers, personeel, toeleveranciers is meegenomen en zo ook de emissies door manoeuvreren op de parkeerplaatsen. Ook de vraag of verkeersbewegingen vanwege de overige activiteiten (wielerbaan, fietscrossterrein, etc.) is meegenomen in de aantallen.

Aanvullend op hetgeen hierboven is beschreven zijn gedurende 1 jaar alle voertuigen van bezoekers op de intern en extern gelegen parkeerplaatsen beschouwd alsmede alle voertuigen van het personeel/crew op de intern gelegen parkeerplaatsen. Het aantal voertuigen van toeleveranciers is niet bekend, maar dit is een verwaarloosbare fractie van het totaal aantal voertuigen.

De voertuigbewegingen van TWC De Kempen zijn globaal geïventariseerd; zie akoestisch rapport. Op jaarbasis zou dit circa 3.500 lichte voertuigbewegingen betreffen. In het luchtkwaliteitsrapport wordt aangetoond dat de bijdrage van het totale verkeer gedurende 1 jaar in en rondom het plangebied geen overschrijding van de normen veroorzaakt en ver onder de grenswaarden blijft. Het relatief marginale extra aantal voertuigbewegingen van TWC De Kempen, Fietscross Lion d'Or, Politiehondenvereniging De Verdediger, de schietlocatie van het St. Martinusgilde en de oefenlocatie met outdoor activiteiten zal derhalve geen significante bijdrage leveren tot de totale luchtemissies van het plangebied waarbij met zekerheid gesteld wordt dat te allen tijde voldaan kan worden aan de grenswaarden rondom het plangebied. Omdat de situatie inzake genoemde verenigingen niet zal wijzigen, wordt gesteld dat de verschillen tussen de alternatieven hiertoe nihil (0) zijn.

- d. Vanwege de hoeveelheid aan informatie is niet te verifiëren of de gehanteerde verkeersbewegingen in het mobiliteitsonderzoek, de stikstofdepositieberekening, het akoestisch onderzoek en in het luchtkwaliteitsonderzoek, in lijn met elkaar zijn. Het verdient aanbeveling dit inzichtelijk te maken, ook omdat het doel van een MER is om milieu goed in beeld te brengen.

Alle in genoemde rapporten gehanteerde aantallen voertuigbewegingen en gerelateerde activiteiten zijn gebaseerd op de uitgangspunten uit het akoestisch onderzoek. De uitgangspunten in elk van de rapporten is hetzelfde.

5. Aannemelijk is dat er geen effecten op NNB zijn, echter er is nergens een relatie gelegd tussen de effecten (geluid, licht, etc.) en de wezenlijke kenmerken en waarden die voor de betreffende NNB-gebieden binnen en rondom het plangebied gelden (o.a. de natuurdoeltypen). Terwijl bij onderzoeksmethode is aangegeven dat getoetst wordt aan de wezenlijke kenmerken en waarden. De relatie tussen de effecten en de wezenlijke kenmerken en waarden is verwerkt in de desbetreffende paragraaf.



6. Aannemelijk is dat er geen effecten zijn op de Groenblauwe mantel. Een beoordeling hierop zou echter gerelateerd moeten worden aan de doelstellingen van de GBM, in dit geval behoud en ontwikkeling van natuur, landschap en watersystemen.

[De relatie tussen de effecten en doelstellingen van de GMB is verwerkt in de desbetreffende paragraaf.](#)

## 5 Stikstofdepositie

Bij de beoordeling is het voorlopig toetsingsadvies van Cmer ernaast gehouden.

Eén van de eerste zaken die opvallen is de opmerking van Cmer dat niet alle activiteiten die binnen het plangebied plaatsvinden/zijn beoogd, in het MER zijn meegenomen.

In het stikstofonderzoek is nog steeds alleen maar de emissie vanwege de rally – en motorcross. Van de overige activiteiten is geen emissies: het betreft a) onderhoudsactiviteiten, b) overige activiteiten en c) evenementen. Daarbij gaat het om de cumulatieve emissies (incl. de verkeersaantrekkende werking daarvan en het manoeuvreren op de parkeerplaats) en niet zoals bij geluid om de activiteit met de grootste geluidsemissie. In bijlage 1 is er iets opgenomen m.b.t. baanonderhoud en dat het evenement Dakar pre-proloog is meegenomen. Het is niet te herleiden of nu alle activiteiten in de beoogde/voorgenomen situatie en in de referentiesituatie/feitelijk gebruik zijn meegenomen?

[Hierop is reeds geanticipeerd onder bovenstaand punt 4; alle emissies zijn gecumuleerd gedurende 1 jaar.](#)

Het verdient aanbeveling een overzicht van alle activiteiten in het plangebied waarbij stikstofemissies aan de orde zijn met bijbehorende emissies.

[In bijlage 1 van de stikstofmemo is dit opgenomen.](#)

Of geeft bijlage 9 dit overzicht van activiteiten?

[Neen](#)

Is er ook nog bebouwing met substantiële emissies (CV-verwarming) en is er nog substantieel verkeer door toeleveranciers en personeel?

[CV verwarming is niet bekend, maar zal in kantines aanwezig zijn. De verwachting is dat mede door het niet continu gebruik hiervan de emissies verwaarloosbaar zijn ten opzichte van de totale gecumuleerde jaarlijkse emissie van het plangebied. Op verkeer door toeleveranciers en personeel is onder punt 4 reeds geanticipeerd.](#)

De vraag is of de emissies van de niet meegenomen activiteiten een dusdanige stikstofdepositie veroorzaken, dat de grenswaarde van 0,05 mol N/ha/j wordt overschreden.

[In feite zijn alle emissies van het plangebied beschouwd excl. de eventuele CV verwarmingen. De rekenresultaten volgens de stikstofmemo zullen niet wijzigen.](#)

Onduidelijk is waarom de emissie en dus het gebruik van het crossterrein in de voorgenomen situatie wel toeneemt, maar de emissies vanwege verkeersaantrekkende werking en vanwege het parkeren, gelijk blijven. Graag nog toelichten.

[De jaargemiddelde weekday verkeersintensiteit gebaseerd van de verkeersaantrekkende werking en vanwege het parkeren neemt in de voorgenomen situatie uiteraard toe en is geïmplementeerd in de Aerius calculator. De afronding van de rekenresultaten in mol N/ha/j is op 2 cijfers achter de komma. De](#)





verschillen tussen beide situaties blijkt niet aantoonbaar; de verschillen zitten derhalve in 3 of meer cijfers achter de komma welke de Aerius calculator niet genereerd.

Cmer heeft nog een opmerking gemaakt over de juistheid van de gebruikte emissiekengetallen voor rallyauto's. Hierover zou volgens de memo van Agel nog overleg plaatsvinden. Wat is het resultaat van dit overleg en hoe is hiermee omgegaan in de stikstofdepositieberekening.

[De emissies zijn na de opmerkingen van de Cmer na uitgebreid onderzoek herzien. De emissies zijn in de opmerkingen van de ODZOB op het luchtkwaliteitsrapport toegelicht en tevens verwerkt in het luchtkwaliteitsrapport. De stikstofdepositieberekeningen gaan uit van deze emissies.](#)

Idem t.a.v. de gebruiksintensiteiten per activiteit per dag: heeft dit een doorwerking in de stikstofberekeningen gehad?

[Een en ander is hierboven reeds toegelicht; deze vraag wordt derhalve bevestigend beantwoord.](#)

#### **Tot slot**

De berekeningen geven het planeffect weer t.b.v. de bepaling of er wel of geen passende beoordeling nodig is. I.k.v. een goede ruimtelijke ordening, dient ook het projecteffect te worden berekend om te bepalen of de met het bestemmingsplanbesluit toegestane activiteiten, vergunningplichtig én ook vergunbaar zijn. In dit geval is het plan tevens het project.

Bepalend voor de vergunningplicht is de voorgenomen situatie = beoogde situatie. Omdat de grenswaarde voor het N2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux is verlaagd van 1,0 naar 0,05 mol N/ha/j, geldt er al een vergunningplicht bij een stikstofdepositie > 0,05 mol N/ha. De beoogde situatie geeft een berekende stikstofdepositie van 0,19 mol N/ha/j d.w.z. er is een vergunningplicht.

De vergunbaarheid wordt bepaald door het verschil tussen de voorgenomen situatie en feitelijk gebruik ic. de benodigde ontwikkelingsruimte. In dit geval is 0,03 mol N/ha/j aan ontwikkelruimte nodig. Dit is minder dan de maximaal te verlenen 2,0 mol N/ha/j, dus de vergunning zou kunnen worden verleend als er op het moment van de aanvraag genoeg gebruiksruimte in de pot van het betreffende N2000-gebied zit. Of het voornemen vergunbaar is hangt ook af van de uitspraak van de RvS n.a.v. de uitspraak van het Europese Hof die nog moet volgen.

[Een en ander zal worden verwoord in de stikstofmemo.](#)

T.a.v. het projecteffect cq. de vergunbaarheid is niets opgenomen in de stukken. Als de activiteit dat door een bestemmingsplanbesluit mogelijk wordt gemaakt, niet vergunbaar is, kan het bestemmingsplanbesluit formeel nl. niet worden genomen. Je maakt nl. geen bestemmingsplan voor niet-vergunbare activiteiten.

[De vergunbaarheid van de verschillende activiteiten zijn in de onderzoeken meegenomen.](#)

## **6 Ontwerp bestemmingsplan:**

[Gemeente verwerkt reacties op het bestemmingsplan](#)

- De inleiding van het ontwerp bestemmingsplan bevat enkele punten die wellicht bij de vaststelling kunnen worden gewijzigd, om zo meer consistentie te creëren tussen het bestemmingsplan en de MER.
- 1.1, 3<sup>e</sup> zin: zinsopbouw klopt niet.
- Voorgesteld wordt om de 2<sup>e</sup> alinea van 1.1 in de MER als zodanig in 1.1 in de toelichting van het bestemmingsplan op te nemen (m.u.v. de 2 laatste zinnen). Dat het gewenst is het Eurocircuit op te





nemen in een nieuw bestemmingsplan zodat aan de bepalingen van de Wro en de Bro is wellicht overbodig om te noemen. Het gaat er juist om dat er een duidelijk kader voor iedereen komt.

- 1.1.2.2: "3x per jaar" wijzigen in "met uitzondering van 3 weekenden per jaar (voor wedstrijden of voorbereidingen daarop) en niet na 20:00 uur.
- 1.1.4.2 onder 1 en 2: niet noemen hoe oud de bestemmingsplannen/vergunningen zijn. Wel noemen wanneer ze zijn vastgesteld (of onherroepelijk).
- Milieuvergunning heette destijds niet zo.

## 7 Geluid

Wordt separaat toegestuurd.