

DEEL V

Bijlagenboek

Toekomst Eurocircuit
Definitieve rapportage

1 juni 2021



Inhoudsopgave

- Bijlage 1 Inventarisatie Pels Rijcken
- Bijlage 2 Gespreksverslagen eerste gespreksronde
- Bijlage 3 Verslag gezamenlijke bijeenkomsten
- Bijlage 4 Verslag overleg Gemeente Valkenswaard - PLEC
- Bijlage 5 Advies Brabantse Milieu Federatie
- Bijlage 6 Gebouwen en bouwwerken Eurocircuit
(versie 19-4-2021)
- Bijlage 7 Rapport ZKA Leisure Consultants
maatschappelijke effecten
- Bijlage 8 Rapport Peutz beoordeling omgevingseffecten
scenario maximaal
- Bijlage 9 Rapport Peutz beoordeling omgevingseffecten
overige scenario's
- Bijlage 10 Rapport Accent Adviseurs
beoordeling ruimtelijke ordening
- Bijlage 11 Rapport Econsultancy beoordeling ecologische effecten
- Bijlage 12 Advies provincie Noord-Brabant
- Bijlage 13 Rapport Tritium verkennend bodemonderzoek
- Bijlage 14 Reacties op Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit
- Bijlage 15 Nota van reacties op
Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit
- Bijlage 16 Rapport Het PON/Telos Representatieve enquête
- Bijlage 17 Aanvullende analyse Het PON/Telos wijk Lage Heide

Bijlage 1

Inventarisatie

Pels Rijcken

PELS RIJCKEN

Gemeente Valkenswaard
De heer M. van Leeuwen
De Hofnar 15
5554 DA Valkenswaard

onze ref. LS/SvW/11012980
uw ref.
inzake Inventarisatie wel/niet toegestane
activiteiten Eurocircuit

mr. Elisabeth C.M. Schippers
advocaat - partner
t +31 70 515 3733
f +31 70 515 3338
liesbeth.schippers@pelsrijcken.nl

17 april 2020

Geachte heer Van Leeuwen,

De gemeente Valkenswaard werkt aan een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit. Het huidige bestemmingsplan dateert van 1977 en de milieuvergunningen voor het gebruik zijn in 1993 verstrekt. In het verleden heeft veel discussie plaatsgehad over wat wel en wat niet is toegestaan aan activiteiten. Dit heeft geleid tot diverse rechterlijke uitspraken. De gemeente wil graag duidelijkheid scheppen in deze discussie.

Met het oog hierop heeft u ons een aantal vragen voorgelegd.

Hierna beantwoord ik eerst de door u gestelde vragen. Daarbij beperk ik mij - gezien de aard van de vragen - tot de autorally- en motorcrossactiviteiten. Vervolgens geef ik

een toelichting. De relevante overwegingen uit de rechtspraak waarnaar ik verwijs zijn in de **bijlage** bij dit advies opgenomen.

Vragen en antwoorden

Vraag 1 en vraag 2

Specificeer wat is toegestaan voor de rallysport en de motorsport, apart per inrichting

Breng in beeld welke elementen van de inrichting strijdig zijn met het bestemmingsplan.

Hierna vindt u in twee tabellen samengevat wat is toegestaan voor de autorally en voor de motorcross. In de achtereenvolgende kolommen ziet u:

- wat momenteel het feitelijk gebruik is;
- welk feitelijk gebruik in strijd is met het vigerende bestemmingsplan;
- welk feitelijk gebruik in strijd is met het vigerende bestemmingsplan maar valt onder het overgangsrecht;
- welk gebruik behoort tot de referentiesituatie; en
- welk gebruik gedekt wordt door de milieuvergunningen.

Tabel 1: Autorally				
* mits aan de voorwaarden van de planregels wordt voldaan.				
** mits aan de vergunningvoorschriften wordt voldaan.				
Feitelijk gebruik	In strijd met bestemmingsplan	Valt onder overgangsrecht	Valt onder referentiesituatie	Gedekt door vergunning**
Autorally-activiteiten			x	x
Kamperen	x	Nader te bepalen		x
Commerciële activiteiten: rijvaardigheids-training en incentivedagen	x	Nader te bepalen		x

Commerciële activiteiten: 'Altijd al een coureur willen zijn'			x	x
Parkeren	x (voor zover agrarisch bestemd)	Nader te bepalen	x* (voor zover bestemd als cross- of parkeerterrein)	x
Bouwwerken			x*	x

Tabel 2: Motorcross

* mits aan de voorwaarden van de planregels wordt voldaan.

** mits aan de vergunningvoorschriften wordt voldaan.

Feitelijk gebruik	In strijd met bestemmingsplan	Valt onder overgangsrecht	Valt onder referentiesituatie	Gedekt door vergunning**
Motorcross-activiteiten	x (voor zover bestemd als bos)	Nader te bepalen	x (voor zover bestemd als crossterrein)	x
Kamperen	x	Nader te bepalen		x
Commerciële activiteiten: off road cursussen en georganiseerde races met crossmotoren	x	Nader te bepalen		x
Parkeren	x (voor zover bestemd als bos of agrarisch bestemd)	Nader te bepalen	x* (voor zover bestemd als cross- of parkeerterrein)	x
Bouwwerken	x (voor zover bestemd als bos)	Nader te bepalen	x* (voor zover bestemd als crossterrein)	x
Het gebruik terrein TWC de Kempen ten behoeve van een enduro voor de motorsport			x	

Vraag 3

Breng in beeld of we inderdaad kunnen spreken van legale activiteiten in verband met het overgangsrecht

Gebruik dat in strijd is met het bestemmingsplan kan alsnog toegestaan zijn als het onder het overgangsrecht valt. Zoals in de tabellen is aangegeven, moet bij de activiteiten die in strijd zijn met het bestemmingsplan nog nader worden bepaald of dit het geval is. De door u aangeleverde stukken geven een begin van bewijs dat de volgende activiteiten wellicht onder het overgangsrecht kunnen worden gebracht:

- Ten aanzien van strijdig gebruik op het motorcrossterrein: het houden van evenementen en het geven van trainingen.
- Ten aanzien van strijdig gebruik op het autorallycircuit: het verrichten van commerciële activiteiten, zoals rijvaardigheidstrainingen en *incentive dagen*.

Op dit moment ligt er nog onvoldoende informatie over deze activiteiten om een kansrijk beroep te doen op het overgangsrecht. Het verdient aanbeveling hier verder onderzoek naar te doen.

Vraag 4

Passen de rijvaardigheidstrainingen op de rallycrossbaan bij het bestemmingsplan/vallen ze onder de milieuvergunningen of zijn ze hiermee in strijd?

Op zichzelf is het best verdedigbaar dat de rijvaardigheidstrainingen gevat kunnen worden onder 'autosport' en dus onder het bestemmingsplan vallen. Het lastige is echter dat de rechtbank al gekeken heeft naar deze vraag en heeft geoordeeld dat deze commerciële activiteiten in strijd zijn met het bestemmingsplan. De uitspraak is onherroepelijk. Dit maakt dat de rechter in de bestemmingsplanprocedure niet snel van dit oordeel zal afwijken.

Het is de moeite waard om te onderzoeken of de rijvaardigheidstrainingen onder het overgangsrecht vallen. Uit de stukken die de Stichting Exploitatie Eurocircuit heeft overgelegd in de lopende handhavingsprocedure blijkt namelijk dat de activiteit rond de 1986, de peildatum, wel al plaatsvond. De rechtspraak vereist daarnaast echter ook dat de intensiteit van het gebruik nog steeds hetzelfde is en dat het gebruik sinds de

peildatum ononderbroken is voortgezet. Ik raad aan na te gaan of hieraan voldaan wordt.

De rijvaardigheidstrainingen zijn geen onderdeel van de milieuvergunning, maar ze zijn er ook niet mee in strijd, mits wordt voldaan aan de vergunningvoorschriften.

Dit volgt uit artikel 2.4, eerste lid van het Besluit omgevingsrecht.

Daarbij is van belang dat op de activiteiten onder meer vergunningvoorschrift 37 van toepassing is, dat ziet op geluidsnormen voor activiteiten die niet kunnen worden gekwalificeerd als 'rallycross' of 'training'. Naar ik heb begrepen is dit onderzocht en wordt aan dit vergunningvoorschrift voldaan.

Vraag 5

Is het toegestaan om het terrein van TWC de Kempen te gebruiken voor een 4 uren-enduro van de motorsport?

TWC de Kempen exploiteert een wielervedbaan. De wielervedbaan wordt gedeeltelijk gebruikt voor een 4uurs-enduro van de motorcross. Dit gebruik vindt momenteel plaats op de bestemming "Crossterrein" en "Voorlopig zandwinning/vuilstort; definitief crossterrein". Dit leid ik af uit het document 'Enduro 2019 oversteek lus wielervedbaan'. Het bestemmingsplan staat dit gebruik dus toe.

Ik begrijp daarnaast dat bij de milieuvergunning voor de motorcross een tekening hoort waarop is weergegeven hoe het terrein is ingericht.

Zie AbRvS 24 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3444, r.o. 7.4 (bijlage, nr. 1).

Deze tekening zit niet bij de stukken die ik heb gekregen. Vooralsnog ga ik ga er vanuit dat de milieuvergunning de enduro-activiteiten niet dekt voor zover die activiteiten plaatsvinden op het terrein van TWC de Kempen.

Vraag 6

Is het mogelijk om door het jaar heen verschillende ontheffingen te verlenen ten behoeve van kamperen bij verschillende evenementen?

Kamperen op het Eurocircuit of op de bijbehorende parkeerplaatsen is in strijd met het bestemmingsplan. Voor deze activiteit kunnen wel omgevingsvergunningen voor strijdig gebruik worden verleend. Kamperen valt aan te merken als een zogenaamd kruimelgeval. Dit betekent dat de reguliere voorbereidingsprocedure van toepassing is.

De omgevingsvergunning kan worden verleend als dit overeenstemt met een goede ruimtelijke ordening.

Het gegeven dat de activiteit te kwalificeren is als een kruimelgeval, laat onverlet dat een natuurtoestemming onderdeel moet uitmaken van de omgevingsvergunning wanneer de activiteit significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000. Daarbij moet uiteraard ook naar stikstofdepositie gekeken worden. Ik heb geen gegevens voorhanden om in te schatten of een natuurtoestemming nodig is. Dit hangt onder meer af van de hoeveelheid verkeer die bij het kamperen komt kijken.

Vraag 7

Valt het gebruik van de paddock van bijvoorbeeld de rallysport ten behoeve van parkeren tijdens een evenement van de motorsport onder de openingstijden van de rallysport?

Een redelijke interpretatie van de vergunningvoorschriften over de openingstijden brengt met zich dat het gebruik van de paddock van de rallysport ten behoeve van parkeren tijdens een evenement van de motorsport *niet* valt onder de openingstijden van de rallysport. Het autorallyterrein is dan immers niet geopend ten behoeve van (de voorbereiding van) een wedstrijd voor de autosport.

Toelichting

Inhoudsopgave

1. Achtergronden	blz. 7
2. Het juridisch kader	blz. 8
<i>De referentiesituatie</i>	blz. 8
<i>Het overgangsrecht</i>	blz. 10
3. Toelichting per activiteit - Autorally	blz. 10
<i>Autorallyactiviteiten</i>	blz. 10
<i>Kamperen</i>	blz. 12
<i>Commerciële activiteiten: rijvaardigheidstrainingen en incentive dagen</i>	blz. 14
<i>Commerciële activiteiten: 'Altijd al een coureur willen zijn'</i>	blz. 15
<i>Parkeren</i>	blz. 15
<i>Bouwwerken</i>	blz. 16
4. Toelichting per activiteit – Motorcross	blz. 17
<i>Motorcrossactiviteiten</i>	blz. 17
<i>Kamperen</i>	blz. 21
<i>Commerciële activiteiten: off-road cursussen en georganiseerde races</i>	blz. 22
<i>Parkeren</i>	blz. 23
<i>Bouwwerken</i>	blz. 24
<i>Het gebruik van het terrein van TWC de Kempen ten behoeve van een 4uurs-enduro voor de motorsport</i>	blz. 25

1 Achtergronden

Het Eurocircuit ligt in Valkenswaard aan de Victoriedijk nabij de voormalige vuilstort. De gronden zijn in eigendom van de gemeente Valkenswaard. Het Eurocircuit ligt nabij het Natura-2000-gebied "Het Leenderbos, Grootte Heide en De Plateaux". Het Natura 2000-gebied is op 24 maart 2000 aangewezen als Vogelrichtlijngebied en op 4 juli 2013 als Habitatrichtlijngebied. Het circuit ligt op ongeveer 400 meter van de dunne rand van het Natura 2000-gebied en op ca. 900 meter van het grotere gedeelte van dit gebied. Volgens de natuurtoets is de dichtstbijzijnde afstand 280 meter.

Op het Eurocircuit ligt onder meer een autorallycircuit en een motorcrosscircuit. De Stichting Exploitatie Eurocircuit exploiteert het autorallycircuit. De Motor Vereniging Valkenswaard is exploitant van het motorcrosscircuit. Het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied 1977" is op 23 juni 1986 onherroepelijk geworden. Op de gronden ter plaatse van de twee circuits rusten de bestemmingen "Crossterrein" (artikel 34 van de

planregels), "Voorlopig zandwinning/vuilstort; definitief crossterrein" (artikel 35) en "Voorlopig zandwinning/vuilstort; definitief bos" (artikel 36).

Voor de oprichting en in werking hebben van een inrichting tot het beoefenen van de motorsport en autosport op het motor- en autosportcircuit zijn milieuvergunningen verleend. Inmiddels zijn beide vergunningen als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid en onder e Wabo. De vergunning voor het autorallysportcircuit is gewijzigd op 15 juni 1999.

Er zijn nog andere vergunningen verleend, voor het oprichten van het inwerking hebben van een fietscrossaccommodatie, voor het oprichten en in werking hebben van een wielcomplex en voor een schietterrein. Deze vergunningen blijven echter buiten beschouwing in dit advies.

Af en toe worden aparte Wabo-vergunningen (afwijken van het bestemmingsplan) verleend voor evenementen, zoals voor de Dakar pre-proloog.

Er heeft een ontwerp-bestemmingsplan "Eurocircuit" ter inzage gelegen. In dat verband is ook een ontwerp-milieueffectenrapportage naar de Commissie-MER gestuurd. Er is echter uiteindelijk voor gekozen dit plan niet vast te stellen. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw (ontwerp-)bestemmingsplan.

Het gebruik van het crossterrein heeft tot een flink aantal procedures bij zowel de rechtbank als de Raad van State geleid. In de diverse uitspraken is een belangrijk deel van wat nu wel en wat niet is toegestaan aan activiteiten op het terrein uitgekristalliseerd.

2 Het juridisch kader

De referentiesituatie

De referentiesituatie kan van belang zijn bij de beoordeling van het aspect stikstofdepositie. Uit de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State volgt dat onder de referentiesituatie wordt verstaan de ten tijde van (vlak voorafgaand aan) het vaststellen van een bestemmingsplan feitelijk aanwezige, planologisch legale situatie.

Zie:

- AbRvS 24 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4360, r.o. 34.4 (bijlage, nr. 2);
- AbRvS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, r.o. 35 (bijlage, nr. 3);
- AbRvS 14 september 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2529, r.o. 8.4 (bijlage, nr. 4).

Het is daarbij niet van belang welke vergunningen in het plangebied van kracht zijn. Uitsluitend relevant is wat volgens het bestemmingsplan is toegestaan, en wat daarvan feitelijk gerealiseerd en in gebruik is.

Zie AbRvS 1 juni 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1515, r.o. 49.8 (bijlage, nr. 5) en AbRvS 8 februari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:298, r.o. 5.5 (bijlage, nr. 6).

Dit betekent dat de milieuvergunningen voor het autorallycircuit en het motorcrosscircuit geen rol spelen bij de beoordeling van de feitelijk aanwezige, planologisch legale situatie. Dit geldt ook voor de meldingen en overige milieuvergunningen.

Voor de bepaling van de referentiesituatie is verder van belang:

- Het gaat echt om de situatie vlak voor/ten tijde van de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan. Wanneer van een eerder moment is uitgegaan, zet de bestuursrechter een streep door het bestemmingsplan.

Zie AbRvS 16 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2939, r.o. 5.5 (bijlage, nr. 7).

- Dit houdt ook in dat wanneer een in eerste instantie gerealiseerd bouwwerk is ophouden te bestaan of niet meer in gebruik is, het niet valt onder de referentiesituatie.

Zie AbRvS 23 augustus 2006, ECLI:NL:RVS:2006:AY6773, r.o. 2.13.4 (bijlage, nr. 8) en AbRvS 19 augustus 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2639, r.o. 4.7 (bijlage, nr. 9).

- Als peilmoment mag de situatie ten tijde van het maken van de passende beoordeling worden gehanteerd.

Zie AbRvS 4 maart 2020, ECLI:NL:RVS:2020:683, r.o. 15.5 (bijlage, nr. 17).

- Er moet al met al dus goed in kaart worden gebracht wat ten tijde van het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan het huidige (planologisch legale) gebruik is.

Het overgangsrecht

Onder omstandigheden kunnen activiteiten die in strijd zijn met het bestemmingsplan op grond van het overgangsrecht alsnog planologisch toegestaan zijn en daarmee alsnog onder de referentiesituatie vallen. In principe kunnen alle activiteiten die strijdig zijn met het bestemmingsplan onder het overgangsrecht vallen.

Volgens het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied 1977" valt strijdig gebruik onder het overgangsrecht als het bestaat op het tijdstip van het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan (de peildatum). Dat moment is 23 juni 1986.

Zie artikel 43, tweede lid, onder a van het bestemmingsplan.

Uit de rechtspraak volgt dat het gebruik sinds de peildatum ononderbroken moet zijn voorgezet om onder het overgangsrecht te vallen, waarbij de aard niet mag zijn veranderd.

Zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 24 oktober 2018 inzake het Eurocircuit, AbRvS 24 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3444, r.o. 12.4 (bijlage, nr. 10).

Het gebruik mag sinds de peildatum wel zijn afgenomen. Ook mag de intensivering van het gebruik met de jaren zijn toegenomen, zolang het inmiddels weer is teruggebracht naar het gebruik zoals dat bestond op de peildatum.

Zie respectievelijk artikel, tweede lid, onder b van het bestemmingsplan en AbRvS 27 april 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ2631, r.o. 2.2.2 (bijlage, nr. 11).

Toelichting per activiteit – Autorally

Autorallyactiviteiten

Bestemmingsplan

Op het Eurocircuit vinden momenteel tot acht uur per week autorallyactiviteiten plaats. Daarnaast vinden maximaal drie weekenden per kalenderjaar activiteiten in verband met wedstrijden voor langere duur plaats.

Zie de vergunningvoorschrift J6 van de milieuvergunning voor het autorallycircuit.

Deze activiteiten zijn niet in strijd met het bestemmingsplan. De grond waarop de autorallyactiviteiten plaatsvinden zijn bestemd als "Crossterrein" of "Voorlopig

zandwinning/vuilstort; definitief crossterrein". Het bestemmingsplan staat zulke activiteiten toe.

Zie artikel 34, eerste lid en artikel 35, eerste lid van het bestemmingsplan.

De autorallyactiviteiten vallen daarmee onder de referentiesituatie. In het bestemmingsplan zijn geen beperkingen in de vorm van openingstijden gesteld. Ook als het feitelijke gebruik de toegestane openingstijden van de milieuvergunning overschrijdt, valt dit gebruik onder de referentiesituatie. Uitsluitend wat het bestemmingsplan toestaat, speelt immers een rol bij het bepalen hiervan.

Vergunning

De autorallyactiviteiten mogen volgens de vigerende milieuvergunning plaatsvinden, uiteraard binnen de gestelde openingstijden.

Zie de milieuvergunning voor het autorallycircuit.

Ten aanzien van de interpretatie van de openingstijden het volgende. Vergunningvoorschrift J6 van de milieuvergunning voor de autorallysport stelt dat het in beginsel verboden is de inrichting acht uren per week of meer open te stellen. De vergunning geeft verder geen uitleg wat onder openstellingstijden moet worden begrepen, en wat daar al dan niet onder valt.

Het bevoegd gezag heeft ruimte om te bepalen wat eronder kan worden begrepen, maar het moet wel een redelijke en begrijpelijke redenering zijn. De Afdeling heeft in lijn hiermee eerder het volgende geoordeeld:

"Het woord "daartoe" in deze bepalingen maakt duidelijk dat de daarin bedoelde openstelling ziet op het openstellen van het terrein met het doel daarop te rijden met gemotoriseerde voertuigen. In aansluiting op deze bepalingen, brengt een redelijke uitleg van de vergunningvoorschriften J6 en J8 met zich dat voor de toegestane openingstijden uitsluitend de uren meetellen waarin het terrein voor dat doel geopend is. Voor het oordeel dat binnen die uren slechts de tijd telt waarop daadwerkelijk op de circuits wordt gereden, zoals het college stelt, ziet de Afdeling echter geen grond. De tekst van de voorschriften biedt daarvoor geen aanknopingspunten. Die uitleg doet bovendien af aan de handhaafbaarheid van de voorschriften."

Zie AbRvS 24 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3444, r.o. B.4 (bijlage, nr. 12).

Een redelijke interpretatie van de vergunningvoorschriften over de openingstijden brengt met zich dat het gebruik van de paddock van de rallysport ten behoeve van parkeren tijdens een evenement van de motorsport niet valt onder de openingstijden van de rallysport. Het autorallyterrein is dan immers niet geopend ten behoeve van (de voorbereiding van) een wedstrijd voor de autosport. De activiteit heeft, in andere woorden, niet tot doel op het Eurocircuit te rijden met gemotoriseerde voertuigen. Voor het ontvangen van kampeers zou eenzelfde redenering kunnen worden gevolgd. Kamperen moet natuurlijk wel zijn toegestaan. Daarover kom ik hierna te spreken.

Kamperen

Bestemmingsplan

Kamperen op het Eurocircuit zelf is niet toegestaan volgens het vigerende bestemmingsplan.

Zie het bestemmingsplan:

- artikel 34, vierde lid, onder B, onder d
- artikel 35, zesde lid, onder B, onder d
- artikel 36, vijfde lid, onder B, onder a en b

Uit het document 'Wat kan en wat mag er op het Eurocircuit' haal ik daarnaast dat er nabij het Eurocircuit twee parkeerterreinen zijn. Uit de milieuvergunningen haal ik dat kamperen op de parkeerterreinen niet ongebruikelijk is.

Zie het kaartje in het document 'Wat kan en wat mag er op het Eurocircuit', blz. 2. Zie ook de milieuvergunningen, voorschrift A4.

Ook hier is kamperen volgens het bestemmingsplan echter niet toegestaan.

Zie het bestemmingsplan:

- artikel 16, vierde lid, onder B, onder b
- artikel 38, derde lid, onder B, onder e;
- en artikel 13, vierde lid, onder B, onder b

Kamperen valt dus ook niet onder de referentiesituatie.

Kamperen is planologisch pas toegestaan op het moment dat hier een omgevingsvergunning strijdig gebruik voor verleend is.

Zie artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Kamperen valt aan te merken als een kruimelgeval. Dit betekent dat de reguliere voorbereidingsprocedure van toepassing is. De omgevingsvergunning strijdig gebruik kan worden verleend als dit overeenstemt met een goede ruimtelijke ordening.

Zie artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, aanhef en onder 2° Wabo.

"Een goede ruimtelijke ordening" is een breed begrip. Kort gezegd vallen alle ruimtelijk relevante belangen onder de ruimtelijke ordening – denk hierbij bijvoorbeeld aan geluid, trillingen en verkeerssituaties.

Het bevoegd gezag heeft beleidsvrijheid bij het beoordelen of de omgevingsvergunning verleend mag worden. Dit houdt in dat de rechter terughoudend toetst en uitsluitend beoordeelt of het bevoegd gezag in redelijkheid tot de conclusie heeft kunnen komen dat de omgevingsvergunning in kwestie al dan niet kon worden verleend.

Dit is vaste rechtspraak. Zie bijvoorbeeld AbRvS 24 september 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3503, r.o. 4 (bijlage, nr. 13).

Het is dus mogelijk om – binnen de gestelde kaders – door het jaar heen verschillende omgevingsvergunningen strijdig gebruik te verlenen ten behoeve van kamperen bij verschillende evenementen.

Het gegeven dat de activiteit te kwalificeren is als een kruimelgeval, laat onverlet dat een natuurtoestemming onderdeel moet uitmaken van de omgevingsvergunning wanneer de activiteit significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000. Daarbij moet uiteraard ook naar stikstofdepositie gekeken worden. Ik heb geen gegevens voorhanden om in te schatten of een natuurtoestemming nodig is. Dit hangt onder meer af van de hoeveelheid verkeer die bij het kamperen komt kijken.

Vergunning

De milieuvergunning staat kamperen wel toe, zolang voldaan wordt aan de voorschriften, waaronder specifiek van belang zijn de voorschriften A4 en A9.

Commerciële activiteiten: rijvaardigheidstrainingen en incentive dagen

Bestemmingsplan

Op het autorallycircuit worden commerciële activiteiten verricht, waaronder het geven van rijvaardigheidstrainingen en incentive dagen.

Zie ook Rb. Oost-Brabant 26 maart 2019, ECLI:NL:RBOBR:2019:1666, r.o. 4.3 (bijlage, nr. 14).

Op zichzelf lijkt best verdedigbaar dat rijvaardigheidstrainingen en incentive dagen gekwalificeerd kunnen worden als 'autosport' en dus onder het bestemmingsplan vallen. Het lastige is echter dat de rechtbank dus al gekeken heeft naar deze vraag en heeft geoordeeld dat deze activiteiten in strijd zijn met het bestemmingsplan.

Zie Rb. Oost-Brabant 26 maart 2019, ECLI:NL:RBOBR:2019:1666, r.o. 4.4 (bijlage, nr. 15).

Deze uitspraak is onherroepelijk. Dit maakt dat de rechter in de bestemmingsplanprocedure niet snel van dit oordeel zal afwijken.

Ik ga er daarom van uit dat de rijvaardigheidstrainingen en incentive dagen in strijd zijn met het bestemmingsplan. Zij vallen dus ook niet onder de referentiesituatie.

Dit zou alleen anders zijn als deze activiteiten onder het overgangsrecht gebracht kunnen worden. De Stichting Exploitatie Eurocircuit stelt dat de commerciële activiteiten altijd al hebben plaatsgevonden en dat het gebruik daarmee inderdaad onder het overgangsrecht valt. Uit de stukken die de Stichting heeft overgelegd in de lopende handhavingsprocedure blijkt dat ook rond de peildatum commerciële activiteiten plaatsvonden. Na moet worden gegaan of het gebruik sinds 1986 ononderbroken is voortgezet en de intensiteit ervan niet is verhoogd. Ik heb op dit moment te weinig informatie om te kunnen beoordelen of dit inderdaad zo is. Het is de moeite waard om hier verder op te researchen.

Vergunning

De rijvaardigheidstrainingen en incentive dagen zijn niet expliciet vergund. De wet staat echter ook niet-vergunde activiteiten binnen een inrichting toe. Hierbij is wel vereist dat in overeenstemming met de vergunningvoorschriften wordt gehandeld. Wanneer dit niet gebeurt of niet mogelijk is, zijn de activiteiten in strijd met de milieuvergunningen.

Zie artikel 2.4, eerste lid van het Besluit omgevingsrecht.

Daarbij is van belang dat op de activiteiten onder meer vergunningvoorschrift 37 van toepassing is, dat ziet op geluidsnormen voor activiteiten die niet kunnen worden gekwalificeerd als 'rallycross' of 'training'. Naar ik heb begrepen is dit onderzocht en wordt aan dit vergunningvoorschrift voldaan.

Commerciële activiteiten: 'Altijd al een coureur willen zijn'

Bestemmingsplan

Op het Eurocircuit vindt ook de commerciële activiteit 'Altijd al een coureur willen zijn' plaats. Dit is in feite een proeftraining voor het werven van nieuwe leden. Deze activiteit heeft daarmee een erg duidelijke link met de professionele autosport. Naar ik heb begrepen heeft de rechtbank tot op heden nog geen oordeel geveld over deze specifieke activiteit. Ik vind dat deze activiteit in overeenstemming is met het bestemmingsplan. Daarmee valt zij ook onder de referentiesituatie.

Vergunning

De commerciële activiteit mag volgens de vigerende milieuvergunning plaatsvinden, uiteraard binnen de gestelde voorschriften.

Zie de milieuvergunning voor het autorallycircuit.

Daarbij is van belang dat, gelet op de duidelijke link met de professionele autosport, de commerciële activiteit gekwalificeerd kan worden als een 'training' in de zin van de milieuvergunning. Hierdoor is vergunningvoorschrift 37 dat geldt voor 'overige activiteiten' niet van toepassing en gelden deze (strengere) geluidsvoorschriften niet.

Parkeren

Bestemmingsplan

Parkeren op het Eurocircuit is beperkt toegestaan voor zover het plaatsvindt op grond die bestemd is als crossterrein. De bestemming "Voorlopig zandwinning/vullstort; definitief crossterrein" staat de noodzakelijke parkeerruimte toe. De bestemming "Crossterrein" staat dit eveneens toe, met dien verstande dat het parkeerterrein niet meer mag bedragen dan 3% van het bestemmingsoppervlak.

Zie respectievelijk artikel 35, eerste lid en artikel 34, eerste lid in combinatie met het vierde lid, onder B, onder e van het bestemmingsplan.

Op grond die bestemd is als "Voorlopig zandwinning/vuilstort/definitief bos" is parkeren niet toegestaan, tenzij hiervoor een aanlegvergunning is verleend.

Zie artikel 36, zevende lid, onder A, onder a van het bestemmingsplan.

Uit het document 'Wat kan en wat mag er op het Eurocircuit' haal ik dat er twee parkeerterreinen zijn nabij het Eurocircuit: een parkeerterrein voor evenementen en een gewoon parkeerterrein.

Zie het kaartje in het document 'Wat kan en wat mag er op het Eurocircuit', biz. 2.

Het gewone parkeerterrein is gelegen op grond die gedeeltelijk bestemd is als "Landschappelijk waardevol agrarisch gebied" en gedeeltelijk als "Parkeerterrein". Met deze laatste bestemming is parkeren uiteraard niet in strijd. Tenzij een aanlegvergunning voor parkeren voorhanden is, is parkeren daarentegen wel strijdig met de bestemming "Landschappelijk waardevol agrarisch gebied".

Zie artikel 16, zesde lid, onder A, onder a van het bestemmingsplan.

Het parkeerterrein voor evenementen vindt plaats op grond die bestemd is als "Agrarisch gebied met vrije vestiging". Hoewel niet expliciet verboden, druist parkeren voor evenementen duidelijk in tegen deze bestemming van de gronden, waardoor hier ook sprake is van strijdig gebruik.

Zie artikel 13, vierde lid, onder A van het bestemmingsplan.

Parkeren zoals dat nu plaatsvindt is dus deels toegestaan. Voor zover het gebeurt op gronden waar het is toegestaan en aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan, valt de activiteit ook onder de referentiesituatie.

Vergunning

Parkeren is niet in strijd met de milieuvergunning, zolang aan de vergunningvoorschriften wordt voldaan.

Bouwwerken

Bestemmingsplan

Bouwwerken zijn beperkt toegestaan op het autorallycircuit. Vereist is dat de bouwwerken noodzakelijk zijn voor de wiel-, auto- of motorsport. Daarnaast gelden er nog voorwaarden ten aanzien van de totale bebouwde oppervlakte en (goot)hoogte.

Zie het bestemmingsplan, meer specifiek artikel 34, tweede en derde lid en artikel 35, vierde en vijfde lid.

Voor zover de bouwwerken die zijn gevestigd voldoen aan de gestelde voorwaarden, vallen ze het onder de referentiesituatie.

Vergunning

Bouwwerken die horen bij de inrichting zijn niet strijdig met de milieuvergunning, zolang aan de vergunningvoorschriften wordt voldaan.

3 Toelichting per activiteit – Motorcross

Motorcrossactiviteiten

Bestemmingsplan

Op het Eurocircuit vinden momenteel tot acht uur per week motorcrossactiviteiten plaats. Daarnaast vinden maximaal drie weekenden per kalenderjaar activiteiten in verband met wedstrijden voor langere duur plaats.

Zie de vergunningvoorschrift 38 van de milieuvergunning voor het motorcrosscircuit.

Deze activiteiten zijn gedeeltelijk in overeenstemming met het bestemmingsplan, namelijk voor zover de activiteiten plaatsvinden op gronden met de bestemming "Crossterrein" of "Voorlopig zandwinning/vuilstort; definitief crossterrein".

Zie artikel 34, eerste lid en artikel 35, eerste lid van het bestemmingsplan.

Die motorcrossactiviteiten vallen ook onder de referentiesituatie. Zelfs als het feitelijke gebruik de toegestane openingstijden van de milieuvergunning overschrijdt, valt dit gebruik onder de referentiesituatie. Uitsluitend wat het bestemmingsplan toestaat, speelt immers een rol bij het bepalen hiervan. In het bestemmingsplan zijn geen beperkingen in de vorm van openingstijden gesteld.

Motorcrossactiviteiten vinden ook plaats op grond die bestemd is als "Voorlopig zandwinning/vuilstort/definitief bos". Dit is in strijd met het bestemmingsplan.

Zie artikel 36, vijfde lid, onder B, onder c van het bestemmingsplan.

Ik ga daarom hierna in op de vraag of dit gebruik onder het overgangsrecht kan worden gebracht. Ik heb daarbij op uw verzoek specifiek gekeken naar twee soorten strijdig gebruik: het houden van evenementen en het geven van trainingen.

Evenementen

De vraag is allereerst of de evenementen op het Eurocircuit onder het overgangsrecht gebracht kunnen worden. Hiervoor is van belang of het gebruik dat in strijd is met het bestemmingsplan omstreeks 23 juni 1986 in vergelijking met het huidige gebruik naar aard en intensiteit hetzelfde is. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State oordeelde eerder over het Eurocircuit dat weliswaar de omvang en de ligging van het gebruik ten tijde van de peildatum hetzelfde waren, maar niet aannemelijk is gemaakt dat de evenementen rond de peildatum even grootschalig waren als de huidige evenementen op het Eurocircuit.

Zie AbRvS 24 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3444, r.o. 12.4 (bijlage, nr. 10).

Die uitspraak laat op zich de ruimte om met een nieuwe onderbouwing te komen. Dat betekent dat alsnog moet worden aangetoond dat ook rond de peildatum evenementen werden gehouden zoals het Dakar Pre Proloog – een evenement dat zo'n 10.000-15.000 bezoekers trekt.

Ik heb begrepen dat de stukken over het gebruik rond de peildatum sinds voornoemde uitspraak zijn aangevuld met bezoekersaantallen. Omdat de peildatum in het midden van 1986 valt, lijkt het logisch om te kijken naar de jaren 1985-1987. Op basis van de door u aangeleverde stukken levert dit de volgende schema's op:

Overzicht evenementen 1985

Evenement/details	Aantal dagen	Aantal toeschouwers	Aantal deelnemers
Grand Prix	2	15.000	Niet bekend
Jeugd regioweekend	3	Niet bekend	Niet bekend
Trekkertrek*	Niet bekend	Niet bekend	150
Kerstmotorcross	1	Niet bekend	Niet bekend

* Ik heb dit evenement niet in de stukken gevonden, enkel in de omschrijving bij het jaar 1985.

Overzicht evenementen 1986

Evenement/details	Aantal dagen	Aantal toeschouwers	Aantal deelnemers
Juniores weekend	3	Niet bekend	Niet bekend
Zomeravond cup	2 (avonden)	Niet bekend	Niet bekend
Kerstmotorcross	1	7.000	Niet bekend

Overzicht evenementen 1987

Evenement/details	Aantal dagen	Aantal toeschouwers	Aantal deelnemers
Grand Prix	2	15.000	76 (dag 1) 34 (dag 2)
Zomeravond cup	2 (avonden)	Niet bekend	30*
Kerstmotorcross	1	8.000	Niet bekend

* Er vanuit gaand dat de uitslag op blz. 102 van het boek '50 jaar motorsport in Valkenswaard' volledig is en niet enkel een top-10 betreft.

Uit voorgaande schema's blijkt dat rond de peildatum jaarlijks drie evenementen werden gehouden: een tweedaags evenement met 15.000 bezoekers en gemiddeld 55 deelnemers per dag ($76 + 34 / 2$), een tweedaags evenement in de avond met 30 deelnemers en een kerstmotorcross met 7.000 - 8.000 toeschouwers. Al met al kan op basis van deze stukken de omvang van het gebruik rond de peildatum duidelijk worden gemaakt. Ten aanzien van de ontbrekende gegevens zou een inschatting kunnen worden gegeven van het aantal toeschouwers/deelnemers, bijvoorbeeld op basis van eerdere of latere jaren.

Uit de geleverde stukken blijkt niet dat het gebruik ook sinds de peildatum ononderbroken is voortgezet, en nu dezelfde intensiteit heeft als rond de peildatum. Op basis van deze stukken kan daarom geen geslaagd beroep op het overgangsrecht worden gedaan. Dat is jammer, want het is wel aannemelijk dat ook aan deze voorwaarden wordt voldaan. Ik adviseer om nog nader onderzoek te doen naar deze gegevens.

Trainingen

Op het motorcrosssterrein worden wekelijks trainingen gegeven. Dit gebruik valt onder het overgangsrecht, als kan worden aangetoond dat de trainingen op de peildatum reeds gegeven werden en niet intensiever zijn geworden. In de notulen uit 1984 wordt benoemd dat er ongeveer 75 trainingsleden zijn. Op blz. 93 van het boek '50 jaar motorsport in Valkenswaard' staat bij het jaar 1985 dat "het bestand aan trainingsleden was uitgegroeid tot 75". Hieruit blijkt dat rond de peildatum ook al trainingen werden gegeven. De intensiteit van de trainingen rond de peildatum blijft echter onduidelijk. Ook is onduidelijk of het gebruik sinds de peildatum ononderbroken is voortgezet. Op basis van de door u aangeleverde stukken kan het gebruik daarom niet onder het overgangsrecht worden gebracht, maar ook hier geldt dat het wel aannemelijk is dat de trainingen al deze tijd hebben plaatsgevonden. Ik adviseer daarom ook hier nader onderzoek te doen naar deze gegevens.

Vergunning

De motorcrossactiviteiten mogen volgens de vigerende milieuvergunning plaatsvinden, uiteraard binnen de gestelde openingstijden.

Zie de milieuvergunning voor het motorcrosscircuit.

Uit de uitspraak van de Afdeling van 24 oktober 2018 haal ik wel dat een gedeelte van het feitelijke gebruik van de motorcrossbaan op grond die bestemd is als "Voorlopig zandwinning/vuilstort/definitief bos" niet in overeenstemming is met de tekening die hoort bij de milieuvergunning. Volgens de uitspraak is in de noordoostelijke hoek een extra lus in de baan aangebracht en in de zuidoostelijke hoek de bocht ruimer gemaakt.

Zie AbRvS 24 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3444, r.o. 7.4 (bijlage, nr. 1).

De milieuvergunning dekt de motorcrossactiviteiten niet voor zover de activiteiten op dit gedeelte plaatsvinden. Ik heb begrepen dat inmiddels een aanvullende milieuvergunning is verleend die de betreffende bochten legaliseert en dat deze vergunning vervolgens door de voorzieningenrechter is geschorst. Naar aanleiding hiervan zijn de bochten teruggedoed conform de originele milieuvergunning. Op dit moment wordt dus niet in strijd met de milieuvergunning gehandeld. Als de aanvullende milieuvergunning in werking treedt, mag de baan worden ingericht met noordoostelijke lus en zuidoostelijke bocht.

Ten aanzien van de interpretatie van de openingstijden het volgende. Vergunningvoorschrift 38 van de milieuvergunning voor de motorsport stelt dat het in beginsel verboden is de inrichting acht uren per week of meer open te stellen. De

vergunning geeft verder geen uitleg wat onder openstellingstijden moet worden begrepen, en wat daar al dan niet onder valt.

Het bevoegd gezag heeft ruimte om te bepalen wat eronder kan worden begrepen, maar het moet wel een redelijke en begrijpelijke redenering zijn. De Afdeling heeft in lijn hiermee eerder het volgende geoordeeld:

"Het woord "daartoe" in deze bepalingen maakt duidelijk dat de daarin bedoelde openstelling ziet op het openstellen van het terrein met het doel daarop te rijden met gemotoriseerde voertuigen. In aansluiting op deze bepalingen, brengt een redelijke uitleg van de vergunningvoorschriften J6 en J8 met zich dat voor de toegestane openingstijden uitsluitend de uren meetellen waarin het terrein voor dat doel geopend is. Voor het oordeel dat binnen die uren slechts de tijd telt waarop daadwerkelijk op de circuits wordt gereden, zoals het college stelt, ziet de Afdeling echter geen grond. De tekst van de voorschriften biedt daarvoor geen aanknopingspunten. Die uitleg doet bovendien af aan de handhaafbaarheid van de voorschriften."

Zie AbRvS 24 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3444, r.o. 8,4 (bijlage, nr. 12).

Een redelijke interpretatie van de vergunningvoorschriften over de openingstijden brengt met zich dat het gebruik van de paddock van de rallysport ten behoeve van parkeren tijdens een evenement van de motorsport (of omgekeerd) *niet* valt onder de openingstijden van de rallysport. Het autorallyterrein is dan immers niet geopend ten behoeve van (de voorbereiding van) een wedstrijd voor de autosport. De activiteit heeft, in andere woorden, niet tot doel op het Eurocircuit te rijden met gemotoriseerde voertuigen. Voor het ontvangen van kampeers zou eenzelfde redenering kunnen worden gevolgd. Kamperen moet natuurlijk wel zijn toegestaan. Daarover kom ik hierna te spreken.

Kamperen

Bestemmingsplan

Kamperen op het Eurocircuit zelf is niet toegestaan volgens het vigerende bestemmingsplan.

Zie het bestemmingsplan:

- artikel 34, vierde lid, onder B, onder d
- artikel 35, zesde lid, onder B, onder d
- artikel 36, vijfde lid, onder B, onder a en b

Uit het document 'Wat kan en wat mag er op het Eurocircuit' haal ik daarnaast dat er nabij het Eurocircuit twee parkeerterreinen zijn. Uit het de milieuvergunningen leid ik af dat kamperen op de parkeerterreinen niet ongebruikelijk is.

Zie het kaartje in het document 'Wat kan en wat mag er op het Eurocircuit', blz. 2. Zie ook de milieuvergunningen, voorschrift A4,

Ook hier is kamperen volgens het bestemmingsplan echter niet toegestaan.

Zie het bestemmingsplan:

- artikel 16, vierde lid, onder B, onder b
- artikel 38, derde lid, onder B, onder e;
- en artikel 13, vierde lid, onder B, onder b

Kamperen is planologisch pas toegestaan op het moment dat hier een omgevingsvergunning strijdig gebruik voor verleend is. Ik verwijs ten aanzien hiervan terug naar hetgeen ik hierover vermeldde bij de autorally.

Vergunning

De milieuvergunning staat kamperen wel toe, zolang voldaan wordt aan de voorschriften, waaronder specifiek van belang zijn de voorschriften A4 en A9.

Commerciële activiteiten: off-road cursussen en georganiseerde races

Bestemmingsplan

Uit de uitspraken haal ik dat op het motorcrosscircuit commerciële activiteiten worden verricht, waaronder het geven van off-road cursussen en georganiseerde races.

Zie Rb. Oost-Brabant 26 maart 2019, ECLI:NL:RBOBR:2019:1666, r.o. 4.1 (bijlage, nr. 16).

Op zichzelf bezien lijkt best verdedigbaar dat de commerciële activiteiten die plaatsvinden op grond die bestemd is als crossterrein gekwalificeerd kunnen worden als 'motorsport' en onder het bestemmingsplan vallen. Het lastige is echter dat de rechtbank al gekeken heeft naar deze vraag en heeft geoordeeld dat de activiteiten in strijd zijn met het bestemmingsplan. De rechter oordeelde immers dat zowel de activiteiten genoemd op de website als de door eisers genoemde activiteiten in strijd

zijn met het bestemmingsplan. Eisers noemden als activiteiten onder meer de off-road cursussen en georganiseerde races.

Zie Rb. Oost-Brabant 26 maart 2019, ECLI:NL:RBOBR:2019:1666, r.o. 4.1 en 4.4 (bijlage, nr. 15).

Deze uitspraak is onherroepelijk. Dit maakt dat de rechter in de bestemmingsplanprocedure niet snel van dit oordeel zal afwijken.

Geconcludeerd moet worden dat de off-road cursussen en georganiseerde races in strijd zijn met het bestemmingsplan. Deze vallen dus ook onder de referentiesituatie. Dit zou alleen anders zijn als deze commerciële activiteiten onder het overgangsrecht gebracht kunnen worden. Ik heb op dit moment te weinig informatie om dat te kunnen beoordelen. Het is de moeite waard om hier research naar te doen.

Vergunning

De commerciële activiteiten zijn ook niet vergund. De wet staat echter ook niet-vergunde activiteiten binnen een inrichting toe. Hierbij is wel vereist dat in overeenstemming met de vergunningvoorschriften wordt gehandeld. Wanneer dit niet gebeurt of niet mogelijk is, zijn de activiteiten in strijd met de milieuvergunningen. Wanneer dit wel gebeurt, zijn de activiteiten ermee in overeenstemming.

Zie artikel 2.4, eerste lid van het Besluit omgevingsrecht.

Daarbij is van belang dat op de activiteiten onder meer vergunningvoorschrift 37 van toepassing is, dat ziet op geluidsnormen voor activiteiten.

Parkeren

Bestemmingsplan

Parkeren op het Eurocircuit is beperkt toegestaan voor zover het plaatsvindt op grond die bestemd is als crossterrein. De bestemming "Voorlopig zandwinning/vuilstort; definitief crossterrein" staat de noodzakelijke parkeerruimte toe. De bestemming "Crossterrein" staat dit eveneens toe, met dien verstande dat het parkeerterrein niet meer mag bedragen dan 3% van het bestemmingsoppervlak.

Zie respectievelijk artikel 35, eerste lid en artikel 34, eerste lid in combinatie met het vierde lid, onder B, onder e van het bestemmingsplan.

Op grond die bestemd is als "Voorlopig zandwinning/vuilstort/definitief bos" is parkeren niet toegestaan, tenzij hiervoor een aanlegvergunning is verleend.

Zie artikel 36, zevende lid, onder A, onder a van het bestemmingsplan.

Uit het document 'Wat kan en wat mag er op het Eurocircuit' haal ik dat er twee parkeerterreinen zijn nabij het Eurocircuit: een parkeerterrein voor evenementen en een gewoon parkeerterrein.

Zie het kaartje in het document 'Wat kan en wat mag er op het Eurocircuit', blz. 2.

Het gewone parkeerterrein is gelegen op grond die gedeeltelijk bestemd is als "Landschappelijk waardevol agrarisch gebied" en gedeeltelijk als "Parkeerterrein". Met deze laatste bestemming is parkeren uiteraard niet in strijd. Tenzij een aanlegvergunning voor parkeren voorhanden is, is het daarentegen wel strijdig met de bestemming "Landschappelijk waardevol agrarisch gebied".

Zie artikel 16, zesde lid, onder A, onder a van het bestemmingsplan.

Het parkeerterrein voor evenementen vindt plaats op grond die bestemd is als "Agrarisch gebied met vrije vestiging". Hoewel niet expliciet verboden, druist parkeren voor evenementen duidelijk in tegen de bestemming van de gronden, waardoor hoogstwaarschijnlijk ook hier sprake is van strijdig gebruik.

Zie artikel 13, vierde lid, onder A van het bestemmingsplan.

Kortom, parkeren is deels toegestaan. Voor zover het plaatsvindt op grond waar het is toegestaan en aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan, valt de activiteit onder de referentiesituatie.

Vergunning

Parkeren is niet in strijd met de milieuvergunning, zolang aan de vergunningvoorschriften wordt voldaan.

Bouwwerken

Bestemmingsplan

Bouwwerken zijn beperkt toegestaan op het motorcrosscircuit. Vereist is dat de

bouwwerken noodzakelijk zijn voor de wiel-, auto- of motorsport. Daarnaast gelden er nog voorwaarden ten aanzien van de totale bebouwde oppervlakte en (goot)hoogte.

Zie het bestemmingsplan, artikel 34, tweede en derde lid en artikel 35, vierde en vijfde lid.

Bouwwerken zijn niet toegestaan op grond die bestemd is als "Voorlopig zandwinning/vuilstort/definitief bos".

Zie artikel 36, vierde lid van het bestemmingsplan.

Voor zover de bouwwerken zijn gevestigd op grond waar het is toegestaan en voor zover wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden, vallen ze het onder de referentiesituatie.

Vergunning

Bouwwerken die horen bij de inrichting zijn niet strijdig met de milieuvergunning, zolang aan de vergunningvoorschriften wordt voldaan.

Het gebruik van het terrein van TWC de Kempen ten behoeve van een 4uurs-enduro voor de motorsport

Bestemmingsplan

TWC de Kempen exploiteert een wielbaan. Uit het document 'Enduro 2019 oversteek lus wielbaan' leid ik af dat het gebruik van dit terrein voor een 4uurs-enduro van de motorsport plaatsvindt op de bestemming "Crossterrein" en "Voorlopig zandwinning/vuilstort; definitief crossterrein". Het bestemmingsplan staat dit gebruik dus toe. Daarmee valt het gebruik ook onder de referentiesituatie.

Vergunning

Ik begrijp dat bij de milieuvergunning voor de motorcross een tekening hoort waarop is weergegeven hoe het terrein is ingericht.

Zie AbRvS 24 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3444, r.o. 7.4 (bijlage, nr. 1).

Deze tekening zit niet bij de stukken die ik heb gekregen. Vooralsnog ga ik ga er vanuit dat de milieuvergunning de enduro-activiteiten niet dekt voor zover die activiteiten op het terrein van TWC de Kempen.

Afronding

Tot zover de beantwoording van de vragen en de toelichting daarop.

Ik begrijp dat de discussie over de referentiesituatie mogelijk kan gaan plaatsvinden in het kader van de beoordeling van de stikstofdepositie ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan. Voor de oplossing van die problematiek valt er mogelijk ook een andere weg te bewandelen. Als een Wnb-vergunning wordt aangevraagd en verkregen vóórdat het nieuwe bestemmingplan wordt vastgesteld, kan in het plan simpel naar die vergunning en de daarbij behorende Passende Beoordeling worden verwezen. In die Passende Beoordeling zou rekening kunnen worden gehouden met zogenoemd bestaand gebruik zoals dat voortvloeit uit de vergunningen van 1993. Die zijn immers verleend vóór de aanwijzing van het Natura 2000-gebied als Habitatrichtlijngebied (2013) en als Vogelrichtlijngebied (2000). Het verdient aanbeveling deze weg verder te verkennen.

Uiteraard ben ik tot een nadere toelichting graag bereid.

Hoogachtend,
Pels Rijcken & Droogleevers Fortuijn N.V.


Elisabeth C.M. Schippers

Bijlage 2

Gespreks- verslagen eerste gespreksronde

Gespreksverslagen eerste gespreksronde

*Interviewverslagen eerste gespreksronde
Toekomst Eurocircuit*

1. Bewoner Victoriendijk Valkenswaard
2. SEE & NRV
3. PHV de Verdediger
4. Lion d'Or & TWC de Kempen
5. Ecologische Tuinderij en Wilma's Terras
6. Schieterij 't Rondvenneke
7. Bewoners Victoriendijk Valkenswaard
8. Bewoners Monseigneur Smetsstraat Valkenswaard
9. MVV & Grand Prix
10. Montana Snowcenter
11. Eurocircuit aan banden
12. Bewoner Venbergseweg Valkenswaard
13. Center Parcs De Kempervennen
14. Malpie Hoeve
15. Buurtcomité Monseigneur Smetsstraat Valkenswaard
16. Bewoners Victoriendijk e.o. Valkenswaard
17. Bewoner Weerderdijk Westerhoven
18. WE Dommelen
19. Dorpsraad Westerenhoven & buurtvereniging Braambos
20. Gemeente Bergeijk
21. Groen & Heem

Correspondentie omtrent verslaglegging met Groen & Heem

- 21.1 Verslag van het overleg door Groen & Heem
- 21.2 Bijlagen: vragen opgesteld door Groen & Heem
- 21.3 Mail 1 conceptverslag bijeenkomst Groen & Heem
- 21.4 Mail 2 conceptverslag bijeenkomst Groen & Heem
- 21.5 Mail 3 conceptverslag bijeenkomst Groen & Heem

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Aanwezig:

De ██████████, bewoner adres Victoriedijk ██████ Valkenswaard
Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Datum: 11-08-2020

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

De ██████████ geeft aan dat zijn beeld is dat het Eurocircuit een terrein is met allerlei activiteiten.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

De ██████████ geeft aan dat hij de toegevoegde voor Valkenswaard als geheel niet direct ziet. Wel geeft hij aan dat het terrein en de activiteiten aldaar mogelijk een bijdrage levert aan het toerisme in Valkenswaard, omdat er bijvoorbeeld hotelovernachtingen plaats vinden bij evenementen. Het kan echter ook zijn dat bezoekers in eigen campers bijvoorbeeld overnachten. De ██████████ geeft aan dat hij er vanuit gaat dat de gemeente deze zaken onderzoekt en meeneemt in het totaalrapport.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

De ██████████ geeft aan geen positieve effecten van het Eurocircuit te ervaren.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

De ██████████ geeft aan niet direct positieve effecten voor het algemeen belang van Valkenswaard te zien. Dit geldt voor zowel economische als andere effecten. Wel kan hij zich voorstellen dat het terrein van waarde is voor de verenigingen aldaar en in Valkenswaard.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

De ██████████ ervaart geluidsoverlast. Hij geeft aan dat het lawaai op de grens van dragelijk en soms ondragelijk is. Hij geeft aan dat als gevolg van het geluid het niet mogelijk is buiten te zitten met bezoek, omdat men elkaar dan niet kan verstaan. Het ligt er ook aan hoe de wind staat. Meneer geeft aan dat het de laatste jaren (2) wat lijkt afgenomen, enkele jaren geleden was er 7 dagen per week vrijwel iedere dag en avond wel wat te horen vanaf het terrein. Meneer geeft aan dat hij vermoedt dat niet alle activiteiten op het terrein destijds legaal of vergund waren. Meneer vraagt zich af waar het heen gaat met het Eurocircuit.

• Sinds wanneer ervaart u dit zo?

Overlast is er van het begin. De ██████████ geeft aan het lastig te vinden exact aan te geven wanneer de sterke toename van overlast begonnen is. Het is langzaam gegroeid. In de afgelopen 30 jaar zijn er steeds meer geluid producerende activiteiten op het terrein bij gekomen. Op een gegeven moment waren er iedere avond crossactiviteiten hoorbaar. Meneer geeft aan dat tijdens de evenementen op het terrein hij liever niet thuis is in verband met de (geluids)overlast. Meneer geeft aan dat hij met name de slijpcursussen op het terrein vervelend vindt. Dit omdat het onregelmatige geluiden oplevert. Daarnaast geeft hij aan het meest last te hebben van de motorcross-activiteiten, omdat deze het meest frequent voorkomen. Meneer geeft aan dat hij de indruk heeft dat er ook buiten de vergunde momenten gecrossed wordt. Meneer geeft aan dat het vermoedt dat als gevolg van nieuwere en zwaardere motoren de geluidsoverlast in loop der tijd is toegenomen. Meneer geeft aan geen last te hebben van overlast als gevolg van onderhoudswerkzaamheden aan het terrein zoals maaien of iets dergelijks.

• Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?

-

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

De ██████████ geeft aan zich goed te kunnen voorstellen dat er mensen zijn die liefhebber zijn van motor- en rallycrosssport. Echter zou in het algemeen belang en in het kader van het milieu en klimaat gezien moeten worden of er ruimte is voor alternatieve en minder milieubelastende sporten op het terrein. Eventueel elektrisch rijden zou een optie kunnen zijn, mits het ook minder geluid oplevert.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

De [REDACTED] geeft aan dat het terrein er als zodanig ligt als gevolg van gedane investeringen. Daarnaast geniet het terrein naamsbekendheid. Het gehele terrein omvormen naar natuur is daarom niet logisch en niet te verwachten. Meneer pleit ervoor om het terrein te gebruiken voor ander type (sport)activiteiten. In het verleden is meneer betrokken geweest bij een initiatief om de naastgelegen vuilnisstort te herontwikkelen naar een mooie tuin met ornamenten en activiteiten. Hoewel uit gesprekken met de provincie bleek dat zij hier positief tegenover stonden, is het uiteindelijk niet gelukt.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

Meneer ziet een terrein voor zich met ruimte voor ontspannende buitenactiviteiten voor sport en leisure. Meneer heeft geen bezwaar tegen natuur, maar gezien de gedane investeringen en het gebruik vindt meneer dat geen logisch scenario. Eventuele geluidsafwering door een wal of scherm zou meneer voorstander van zijn, maar hij vraagt zich af of dit technisch haalbaar en effectief is

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Meneer geeft aan dat er altijd verschillende meningen zijn, hetgeen logisch en prima is.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

Meneer geeft aan het goed te vinden dat er vooraf gesproken wordt met de individuele partijen. Het is een gevoelig onderwerp. Er zijn slechte ervaringen vanuit het verleden waardoor dit nodig is.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

• **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**

Meneer geeft aan dat hij niet per definitie wil komen bij een gezamenlijke bijeenkomst. Dit gesprek vindt meneer goed en prima, echter heeft meneer wat minder vertrouwen in een gezamenlijk gesprek of debat. Meneer adviseert dat per partij een vertegenwoordiger uitgenodigd wordt en dat tevens de bijeenkomst in het teken zou moeten staan van het daadwerkelijk invulling geven aan de scenario's. Het is belangrijk om de bijeenkomst goed in te kaderen. Als dit alles lukt ziet meneer het eventueel wel zitten om te komen.

10. Wat vindt u van de huidige gebouwen?

Meneer heeft niet zo'n goed beeld van de gebouwen op het terrein omdat hij nooit op het terrein komt. Meneer heeft wel gehoord dat een aantal gebouwen illegaal gebouwd zijn. De gemeente heeft in het buitengebied van Valkenswaard vrij doortastend gehandhaafd op illegale bebouwing, hetgeen volgens meneer dan niet in verhouding staat met de situatie op het Eurocircuit rondom de illegale bebouwing.

11. Hoe ziet u de toekomstige situatie qua gebouwen?

Meneer geeft aan dat het hem niet zoveel uitmaakt, zolang het geen flats worden of ander type gebouwen met een hoogte die waarneembaar wordt voor hem als omwonende.

12. Hoe kijkt u tegen onderlinge samenwerking tussen verenigingen aan als het gaat om de gebouwen?

-

13. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Meneer pleit voor een collectieve agenda van de verenigingen op het terrein, zodat voor eenieder duidelijk is wat wanneer op het terrein gebeurt.

Voor wat betreft dit project hoort meneer graag zodra er stappen zijn gezet of wanneer er veranderingen optreden voor wat betreft het gebruik van het terrein (zoals uren gebruik etc.) Per email is prima.

14. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

15. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

Meneer adviseert de gemeente om op de gevoeligheid van het dossier te letten. Er schijnen nog een aantal zaken te lopen. Er is mede vanuit het verleden een gevoel dat er veel koehandel wordt bedreven en dat er mogelijke sprake zou zijn van vriendjespolitiek.

Qua geluid geeft meneer aan het meest last te ervaren van de activiteiten van de motorcross. De rallysport lijkt minder frequent plaats te vinden, maar dat weet hij niet zeker. Het publiek van de motorsport veroorzaakt meer overlast dan die van de rallysport. Bij de toekomstscenario's zou uitgangspunt moeten zijn om de activiteiten inclusief het parkeren binnen het terrein op te lossen.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Datum: 11-08-2020

Aanwezig:

████████████████████ SEE

████████████████████ NRV

████████████████████ NRV

Roger Bueters, Kasper van de Langenberg en Sippy Nauta namens de gemeente Valkenswaard

Introductie

- Juridische procedures hebben de NRV veel geld gekost.
- Er is samen met de gemeente goed geprobeerd om tot een bestemmingsplan te komen. Er is goede samenwerking met de gemeente. Groen en Heem gooit roet in eten.
- De visie van NRV strookt goed met de motorclub, TWC de Kempen en Lion d'Or

Vragen

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

Een in basis heel aantrekkelijk off-road circuit met een geweldige naam in binnen- en buitenland. Helaas is er zichtbaar achterstallig onderhoud ontstaan, door de onzekerheden en procedures van de laatste jaren. In principe hebben de opzet van het circuit en de baan nog alle potentie om internationaal mee te tellen. Het contact tussen de verschillende verenigingen is goed.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

Door de beperkte mogelijkheden (slechts 8 uur gebruik per week en slechts 3 weekenden per jaar) op dit moment beperkt. Het circuit is echter nog altijd internationaal geliefd en kan bij verruiming van de mogelijkheden direct weer plaats bieden aan internationale rallycross evenementen. Dat betekent net als vroeger duizenden bezoekers, die allemaal moeten slapen, eten en drinken in de omgeving.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Een circuit met naam en faam, een rijke historie en een mooie ligging.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Zie 2. Plus dat het circuit Valkenswaard internationaal op de kaart heeft gezet. Het kan er aan bijdragen dat er met enige regelmaat weer wat te doen is in Valkenswaard, dat zonder Eurocircuit niet veel evenementen te bieden heeft. Het terrein is zeer geschikt voor allerlei evenementen, er kan nog veel meer. Er kan een koppeling gemaakt worden met feesten en evenementen in het centrum van Valkenswaard.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Als vereniging denken wij dat de omgeving vooral hinder ervaart van het geluid. Daarom hebben wij in onze beleidsvisie 2030 een plan opgenomen om de geluidsproductie in stappen te verminderen. Nu al hangt er permanent een geluidsmeter op het terrein en maken we de baan nat om de geluidsoverlast van slippende banden zo veel mogelijk te beperken.

Daarnaast kunnen wij ons voorstellen dat de omgeving hinder kan ondervinden van de toestroom van publiek tijdens evenementen en het verkeer dat dit dan oplevert. Er zijn in het verleden ook wel activiteiten geweest op het terrein, die mogelijk niet allemaal vergund waren.

- **Sinds wanneer ervaart u dit zo?**

Het valt ons op dat de klachten vooral zijn begonnen toen er één buurman is komen wonen op een locatie waar voorheen geen enkele klacht vandaan kwam, waar de oorspronkelijke bewoner zelfs bij het circuit betrokken was. We hebben het beeld dat dit probleem is ontstaan toen er een housefeest werd georganiseerd op het evenemententerrein ten zuiden van het Eurocircuit. NRV was overigens geen voorstander van dit evenement.

- **Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?**

Dat is wel duidelijk. De talrijke klachten en rechtszaken, aangespannen door Groen en Heem.

- b. **Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?**

Behalve de geluidsoverlast en wellicht extra verkeersdrukke bij grote evenementen, zien wij als vereniging geen grote overlast voor Valkenswaard. Het circuit ligt redelijk in het buitengebied. Parkeren werd ook altijd gezamenlijk opgelost.

5. **Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?**

Als Vereniging werken wij aan een jaarlijkse reductie van de geluidsproductie. Bovendien hebben wij plannen in onze beleidsvisie staan om de emissie van schadelijke uitlaatgassen (hoe gering ook, vanwege het beperkte aantal kilometers dat wordt gereden) verder te reduceren. Investeren in geluids- en emissiebeperkende maatregelen, heeft echter alleen echt zin als er duidelijkheid bestaat over de toekomst van het Eurocircuit en dus het bestemmingsplan. De maatregelen kosten immers geld voor de rijders en die moeten dan wel de zekerheid hebben dat ze kunnen blijven rijden. Wat ons betreft moeten er keuzes gemaakt worden. Duidelijkheid en goede afspraken, plus een beetje begrip van de omgeving voor een sport die op deze locatie al een halve eeuw wordt beoefend.

6. **Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?**

Dat staat uitgebreid in onze beleidsvisie, die de Gemeente ook heeft ontvangen. Maar kortgezegd is voor ons het ideaal een geheel nieuw aan te leggen off-road circuit op dezelfde locatie, waar motorcross, rallycross en wellicht ook autocross op internationaal niveau kan worden georganiseerd. We hebben reeds contact met een lokale aannemer en een projectontwikkelaar die nauw bij de Motorcross betrokken zijn voor een eventuele uitwerking van de plannen,.

En dat alles in combinatie met andersoortige recreatie, zoals fietsen, fietscross, wandelen en mogelijk een centrale (horeca)accommodatie die zowel door de sportverenigingen op de locatie als door passanten kan worden gebruikt. Zo krijgt het terrein een veel bredere recreatieve toepassing. Daarnaast biedt een dergelijk circuit een uitstekende basis voor rijopleidingen, verkeersonderwijs voor scholen, testmogelijkheden voor ROC's en de TUe, etc.

7. **Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?**

Dat er veel verschillende meningen zijn, dat is logisch. Sommige mensen willen alleen maar bos, anderen willen de motor- en rallycross voor Valkenswaard behouden. Dat laatste vinden wij als NRV Eurocircuit natuurlijk ook het belangrijkste. Maar partijen die gewoon overal tegen zijn, hebben nu te veel macht om tot een eerlijke en verstandige oplossing te komen. En die is er echt, als de handen ineen worden geslagen. Wij hebben meerdere malen geprobeerd in contact te komen met Groen en Heem, maar zij willen dit niet. In het verleden is door ████████ een openbare presentatie georganiseerd, zodat mensen een beeld zouden krijgen van de activiteiten van de vereniging. De bezwaarmakers waren daar helaas niet bij.

8. **Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?**

Overleg, wederzijds begrip en respect en uiteindelijk keuzes maken.

9. **Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?**

Zeker, dat hebben wij altijd gestaan. Maar als één partij niet eens in wil gaan op een mediation voorstel van de Rechtbank, dan denken wij dat het vergeefse moeite is.

- **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**

De wil van alle kanten om eruit te komen en respect voor wat het Eurocircuit in een halve eeuw heeft betekend voor Valkenswaard en omgeving.

10. Wat vindt u van de huidige gebouwen?

Voor de korte termijn zijn ze nog bruikbaar, maar door de onzekerheid rond het bestemmingsplan is er veel achterstallig onderhoud. Veel investeren heeft nu geen zin, dus komt het er op neer dat wij samen met de Gemeente het geheel op verantwoorde wijze in stand willen blijven houden tegen de laagste mogelijke kosten.

11. Hoe ziet u de toekomstige situatie qua gebouwen?

In ons ideaalplaatje zou het hele terrein samen met de andere gebruikers opnieuw moeten worden vormgegeven en ingericht. Er kan dan een centraal gelegen accommodatie worden gerealiseerd, die technische en facilitaire ruimtes biedt aan de op het terrein gevestigde verenigingen, internationale evenementen op professionele wijze accommodeert en tevens te gebruiken is als horecagelegenheid voor andere recreanten.

12. Hoe kijkt u tegen onderlinge samenwerking tussen verenigingen aan als het gaat om de gebouwen?

- **Zit daar voor jullie meerwaarde in? Zo ja, op welke vlakken?**

Zeër zeker. Gezamenlijk kan een plan worden gemaakt, waarbij een professioneel business plan de basis voor de toekomstige gezonde exploitatie kan vormen.

13. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Als direct betrokken partij worden wij graag 'persoonlijk' geïnformeerd in meeting en horen wij het graag als er stappen worden gezet in het kader van dit project. Bovendien willen wij graag meedenken met de gemeente of voor deze werkende partijen.

14. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Uiteraard: secretariaat@nrv.club

15. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Realiseer je dat een meerderheid van de inwoners van de Gemeente Valkenwaard (zo'n 2/3 op basis van een enquête uitgevoerd door de gemeente) vóór behoud van het Eurocircuit is. Neem als uitgangspunt wat het circuit weer zou kunnen betekenen en ga dan constructief aan de gang om een plan te ontwikkelen dat voor reëel denkende omwonenden acceptabel is. Vergeet die ene dwarsligger die G&H mobiliseert, want als daar naar moet worden geluisterd, kan er niets!
- In het verleden waren er 12 tot 14 weekenden in het jaar races op het Eurocircuit. We zijn toen op eigen initiatief teruggegaan naar circa 5 weekenden per jaar. Dit is in 1993 in de huurovereenkomsten belandt. Van de 8 uur blijft in de praktijk circa 5 uur netto rijtijd over.
- In vergelijking met omliggende terreinen is de huur relatief hoog in relatie tot de beperkte gebruiksduur;
- Met de huidige gebruiksmogelijkheden (lees: beperking) is het terrein in internationaal perspectief onbruikbaar
- Wat betreft geluid en brandstofemissies nemen we onze verantwoordelijkheid voor een geleidelijke reductie hiervan. Er is nogal wat marge in de geluidsemissie. Sommige wagens zitten onder de max, sommige erboven. Rijders die erboven zitten (piekgeluid) worden aangesproken. Daarnaast onderzoeken we mogelijkheden voor elektrische wagens. Echter moet er wel voldoende duidelijkheid zijn om te kunnen investeren in dit soort zaken. De afname qua aantal decibellen kan hard gemaakt worden en door te handhaven door NRV zelf richting rijders (2 keer geel is rood).
- Rallycross als sport is uitermate geschikte voor elektrische aandrijving (kort maar krachtige ritten)
- Er is in het verleden door gemeente niet ingegaan op het voorstel om zonnepanelen op het terrein te realiseren. Dat vinden we jammer.
- Qua scenario's is voor ons het legaliseren van de huidige situatie acceptabel als het niet anders kan, waarbij we dan wel graag 8 uur netto rijtijd zouden willen krijgen en de huur in verhouding moet zijn. Daarnaast zijn de scenario's maximaal faciliteren en het combinatiescenario ook mogelijk. Maximaliseren van het gebruik heeft vanzelfsprekend onze voorkeur.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Datum: 11-08-2020

Aanwezig:

██████████ PHV de Verdediger

██████████ PHV de Verdediger

██████████ de Verdediger

Roger Bueters, Kasper van de Langenberg en Sippy Nauta namens de gemeente Valkenswaard

Introductie

- Het scenario natuur lijkt ons niet haalbaar en logisch, gezien de investeringen die zijn gedaan en zeer recent opnieuw moeten worden gedaan.
- We weten dat 1 omwonende, tegenover Lion d'Or de honden wel eens hoort, maar deze bewoner heeft aangegeven er geen last van te ervaren. Verder hebben we nooit klachten daarover gehad.
- We hebben 1 keer meegemaakt, tijdens een evenement op het Eurocircuit, dat ons in eerste instantie toegang werd ontzegd, het ging om een verkeersregelaar. Waarschijnlijk wist deze persoon van de organisatie niet dat PHV de Verdediger ook op het terrein zit.
- We zijn circa 3 x per week aanwezig en hebben circa 8 leden.
- We huren van de gemeente, we mogen niet onderverhuren
- De meest recente bestuurswissel is niet soepel verlopen. De financiën waren niet helemaal op orde en de administratie was incompleet
- We zorgen ook voor een stukje natuurbelasting; zo hangen we vogelkastjes op rondom ons terrein

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

- Wij ervaren veel onduidelijkheid over wat t er gaat gebeuren met het terrein. Onze gebouwen zijn sterk verouderd, maar als we niet weten wat er gaat gebeuren gaan we niet investeren.
- We zijn erg blij met ons terrein, het is een van de mooiste locaties om honden te trainen die we kennen.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

- Het zorgt voor toerisme en mensen van buitenaf.
- Het zorgt voor inkomsten voor horeca, campings, middenstand (retail centrum Valkenswaard) en hotels in Valkenswaard
- Het biedt sport voorzieningen, ook voor de jeugd.
- De naam Eurocircuit geniet grote naamsbekendheid

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

- We hebben een erg mooi terrein.
- We kunnen hier onze hobby/passie uitoefenen
- We gebruiken de parkeerplaats van buurvereniging Lion d'Or als er iets te doen is bij ons

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

- a. Vanuit het uw eigen perspectief?
- Er is te veel onduidelijkheid over het terrein en de toekomst hiervan
 - Wij kunnen ons voorstellen dat omwonenden geluidsoverlast kunnen ervaren, wij ervaren zelf geen overlast van andere verenigingen
- b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?
- Het kostenplaatje voor de gemeente. Het zou kunnen zijn dat men zich afvraagt of alle investeringen op het terrein doelmatig zijn. Niet dat wij hier zo in staan, maar mensen kunnen zich wellicht afvragen of het belastinggeld goed gespenseerd wordt met investeringen in het Eurocircuit. Je kunt het geld ook voor andere zaken gebruiken in de gemeente.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- Onderzoek of en hoe het circuit aantrekkelijk gemaakt kan worden voor meer verschillende mensen, gebruikers en doelgroepen. Wij denken specifiek voor ons eigen gedeelte aan een verbreding in aanbod, zoals een 'normale' hondenschool of een speurcursus of iets dergelijks.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- Voor ons eigen gedeelte geldt dat wij zoveel mogelijk willen behouden wat we nu hebben.
- Voor het gehele terrein zouden we graag zien dat goede afspraken worden gemaakt over wat wel en niet mag op het terrein. Met name voor de herriesport lijkt ons dat belangrijk. Daarnaast vinden we het belangrijk dat goed wordt gesproken met omwonenden voordat de nieuwe afspraken worden gemaakt.

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Het is normaal dat er verschillende meningen zijn, iedereen heeft zijn eigen standpunt.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

- Zorg dat ieders mening en belang serieus wordt genomen en kijk hoe je er vervolgens uit kan komen.
- Achterhaal de belangrijkste klachten van partijen en onderzoek welke gezamenlijke oplossingen mogelijk zijn.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

- Ja daar staan we voor open. Een dergelijke bijeenkomst moet wel op een nette manier verlopen en iedereen moet de kans krijgen zijn mening te laten horen.
- Het Eurocircuit is meer dan de motor- en rallysport. Wij hebben overigens weinig contact met de andere sportverenigingen op het terrein. We lezen van de websites af wanneer er iets plaats vindt qua evenementen.

10. Wat vindt u van de huidige gebouwen?

- Ons gebouw voldoet waarvoor wij het nodig hebben. Het voldoet niet meer aan de veiligheidseisen. Het gaat onder andere om de installaties die gemoderniseerd moeten worden (gas, water en electra). Er zijn veel waterleidingen met dode punten wat niet mag in het kader van legionella, de bedrading van de elektrische installatie is oud en niet alles is voorzien van randaarde. Het traject tot aanpassing van deze gebreken is inmiddels ingezet. De gemeente pakt dit voortvarend op.
- Daarnaast is de verlichting op het terrein erg verouderd.
- Voor ons gebouw kunnen we nog een overkapping plaatsen (is al vergund). Het gebouw dient momenteel met name voor opslag en als kantine.

11. Hoe ziet u de toekomstige situatie qua gebouwen?

We zijn al tevreden als het huidige gebouw weer veilig is.

12. Hoe kijkt u tegen onderlinge samenwerking tussen verenigingen aan als het gaat om de gebouwen?

- Gezamenlijke huisvesting is bij ons niet van toepassing. Je moet de honden ook apart houden van eventueel publiek

13. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

- We hebben behoefte aan duidelijkheid dus horen graag wanneer er stappen worden gezet. Periodiek een nieuwsbrief vinden we prettig

14. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

15. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Er komt de laatste tijd opeens veel op ons af. Er speelt heel veel.
- We willen eigenlijk wel net iets meer doen met het terrein dan nu. Ook om meer leden te verwerven ten behoeve van de financiën.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Datum: 11-08-2020

Aanwezig:

■■■■■■■■■■ Lion d'Or
■■■■■■■■■■ Lion d'Or
■■■■■■■■■■ Lion d'Or
■■■■■■■■■■ Lion d'Or
■■■■■■■■■■ TWC de Kempen
■■■■■■■■■■ TWC de Kempen
■■■■■■■■■■ TWC de Kempen

Roger Bueters, Kasper van de Langenberg en Sippy Nauta namens de gemeente Valkenswaard

Vooraf

- Vanuit TWC de Kempen wordt aangegeven dat er reeds twee visies beschikbaar zijn:
 - Een gezamenlijke visie van de verenigingen op het terrein (circa 2010)
 - Een visie van TWC de Kempen individueel (1 A4 met bullets)
- Vanuit Lion d'Or wordt aangegeven dat de gemeente, zeker recent, veel vraagt. De communicatie vergt aandacht.
- De antwoorden op de vragen zijn geformuleerd vanuit beide verenigingen gezamenlijk. Mochten de antwoorden verschillend zijn wordt dit vermeld.

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

- Lion d'Or: Het is een groot terrein met veel mogelijkheden voor verschillende type sport in combinatie met natuur. Een mix van de vier scenario's lijkt daarbij goed mogelijk.
- TWC de Kempen: De huidige situatie van zowel de gebouwen als het terrein is sterk verouderd, het past niet meer in deze tijd. In regionaal perspectief is het niet noodzakelijk dat iedere gemeente een Eurocircuit heeft.
- Lion d'Or: We lopen er tegenaan dat wij als mede-gebruikers van het totale Eurocircuit-terrein geassocieerd worden met herriesport. In de beeldvorming voor veel mensen is het Eurocircuit louter de herriesport. Dat zijn wij niet en er zijn meer verenigingen dan de rally- en motorsport.
- Gezamenlijk wordt aangegeven dat:
 - Sinds 2010 het contact met de verschillende verenigingen op het terrein goed is.
 - Het Eurocircuit grote naamsbekendheid heeft en dat dit wellicht ook positieve effecten op de economie in Valkenswaard heeft
- TWC de Kempen: We organiseren met name wedstrijden, toerfietsen vindt minder plaats. Daarnaast willen we ook ruimte bieden voor mensen met een beperking en ouderen.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

- Het is een (toeristische) publiekstrekker voor Valkenswaard, hetgeen zo moet blijven. Tijdens evenementen overnachten bezoekers in Valkenswaard. Onder meer de hotels en de middenstand profiteren hiervan. Zeker als (qua timing) slim gecombineerd wordt met evenementen in het centrum.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

- Het terrein heeft positieve effecten voor ondernemers in Valkenswaard (zie ook antwoord onder vraag 2.)
- Het terrein heeft positieve effecten voor Valkenswaard als gevolg van de naamsbekendheid van het terrein Eurocircuit
- Het terrein versterkt de regionale aantrekkingskracht van Valkenswaard
- Het terrein onderscheidt zich omdat het een van de weinige plekken in Nederland is waar de geluidssporten kunnen worden beoefend
- De aanwezigheid van veel verschillende sportverenigingen versterkt elkaar. Onder meer zorgt dit voor grotere kansen op sponsoring

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

- Het Eurocircuit wordt geïnterpreteerd als enkel de geluidsport. Hierdoor heeft het Eurocircuit-terrein als geheel een slecht imago, terwijl het terrein groter is dan enkel de geluidssporten. TWC de Kempen en Lion d'Or zijn ook onderdeel van het Eurocircuit.
- Een aantal mensen en omwonenden ageren tegen het Eurocircuit. Dit is een relatief klein aantal mensen met veel invloed.
- Bij de grote evenementen zoals de Dakar proloog wordt er parkeeroverlast ervaren. Wij ervaren deze overlast niet zelf als verenigingen, maar denken dat met name de bewoners van Westerhoven en Dommelen deze hinder ondervinden.

Sinds wanneer ervaart u dit zo?

- Voor wat betreft de weerstand geldt dat deze recent verergerd lijkt. We hebben de indruk dat deze weerstand voor een groot deel sinds de bouw van de wijk Laage Heide toegenomen is.

Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?

- Door de berichtgeving in kranten en (sociale) media.
- Lion d'Or heeft de pers benadert toen bekend werd dat de bereikbaarheid van het Eurocircuit achteruit ging als gevolg van de aanleg van de nieuwe N-69.
- Men vraagt zich af of het mogelijk is toegang voor de gebruikers van het circuit te regelen in de vorm van bestemmingsverkeer.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- De naastgelegen voormalige stort zou betrokken kunnen voor een combinatie van parkeren en evenementen. Dit hebben alle betrokken verenigingen van het Eurocircuit al vanaf 2010 aangegeven.
- Het aantrekken van andere en nieuwe (sport)verenigingen en/of leisure-activiteiten (Bijvoorbeeld skeeleren en een skatebaan)
- De verlichting op het terrein en op de toegangswegen kan verbeterd worden voor de veiligheid

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- Een combinatie van sport-, recreatie- en natuurvoorzieningen waardoor synergie ontstaat en tevens zorgt voor positieve effecten voor ondernemers en de bedrijvigheid op het terrein en in Valkenswaard als geheel.

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

- Het is normaal dat er verschillende belangen en meningen over het terrein zijn.
- Het onduidelijke beleid van de gemeente is een belangrijke oorzaak van het negatieve beeld over het terrein
- De negatieve beeldvorming wordt bepaald door een relatief kleine groep tegenstanders van het terrein

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

Duidelijk en helder beleid van de gemeente

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

Ja, we staan open voor de centrale bijeenkomst met belanghebbenden. Wij vinden het van belang dat een open dialoog mogelijk is waar alle partijen hun inbreng kunnen geven. We staan positief tegenover de begeleiding door een onafhankelijke en professionele gespreksleider. De tegenstanders richten zich puur op de wetgeving en de juridische bepalingen. Een valkuil om niet te verzanden in een wetgevingsdiscussie. Mag ook ruimte zijn voor een dialoog en begrip voor wellicht een meerderheid, die de aanwezigheid van het Eurocircuit en omgeving niet veroordeelt.(van ██████████ TWC)

10. Wat vindt u van de huidige gebouwen?

- Onze gebouwen zijn redelijk verouderd, mede door achterstallig onderhoud. De verenigingen hebben momenteel niet de financiële middelen om te investeren.

11. Hoe ziet u de toekomstige situatie qua gebouwen?

- We staan in principe open om te onderzoeken of multifunctionele gebouwen een optie zijn. TWC de Kempen en Lion d'Or in een gezamenlijk gebouw zou mogelijk zijn. Het is echter wel belangrijk dat:
 - Er goed zicht op de banen mogelijk is
 - Iedere vereniging zijn eigen plek heeft. Enigszins spontaan gebruik moet mogelijk blijven.
 - We willen graag wat ruimte om de gebouwen heen behouden
- Goede voorbeelden van de inrichting van een dergelijk terrein ten behoeve van verschillende sporten zijn te vinden in Tiel, Alkmaar en Apeldoorn.
- Het is lastig om commerciële partijen te vinden om de bezettingsgraad van de gebouwen gedurende de dag/week te verhogen.

12. Hoe kijkt u tegen onderlinge samenwerking tussen verenigingen aan als het gaat om de gebouwen?

- Zit daar voor jullie meerwaarde in? Zo ja, op welke vlakken?
- Zo nee, waarom niet?

- Zie antwoord vraag 11. Daarnaast willen we, als we dan eventueel iets nieuws gaan maken, het ook meteen goed doen. Dat geldt voor zowel de gebouwen als de baan. Een verhoging van de startheuvel bijvoorbeeld. Als je bepaalde wedstrijden wil organiseren, moet de baan aan de zogenaamde UCI eisen voldoen.

13. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

- We willen graag 1 contactpersoon bij de gemeente voor dit project.
- We willen graag per mail geïnformeerd worden over de ontwikkelingen en ook over relevante juridische uitspraken met betrekking tot het terrein.

14. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

15. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Wij maken ons zorgen over de bereikbaarheid van onze verenigingen en het Eurocircuit als geheel als gevolg van het nieuwe N-69 tracé. Wij denken dat uit angst voor sluipverkeer het paaltje bedacht is. Enkel de bewoners van de woningen kunnen er doorheen. Wij pleiten ervoor dat deze afsluiting heroverwogen wordt ten behoeve van een goede bereikbaarheid van de verenigingen, waaronder de onze.
- Let op dat een gedeelte van het terrein onder de gemeente Bergeijk valt.
- De eisen van grote evenementen worden steeds uitgebreider; om daar op in te kunnen spelen is dit het moment om hier uitwerking aan te gaan geven
- Bij de centrale bijeenkomsten moeten er zowel voor als tegenstanders zijn
- Als gevolg van de nieuwe N-69 neemt het geluid in het gebied toe. Wellicht dat de geluidsoverlast vanaf het Eurocircuit daarmee relatief als minder erg wordt ervaren

- i. Het legt de besluiteloosheid van ons dorpsbestuur bloot en leidt tot een sterke polarisatie van voor- en tegenstanders. Voorstanders intimideren zelfs door tot twee maal toe een spandoek 'Leg Eurocircuit aan banden' te vernielen. Ook op social media wordt door voorstanders zeer agressief gereageerd. Dit heeft ons doen besluiten om geen spandoek op het hek van De Weitens te hangen.
- ii. Er is overlast in het centrum van de gasten in de horeca en op de camping wat leidt tot extra inzet politie en handhavers zonder dat het iets financieels oplevert voor de gemeente want we hebben geen toeristen belasting. Op de tijdelijke camping tijdens evenementen gebeurt van alles wat niet wenselijk is. Het trekt een bepaalde doelgroep aan; ze hebben een andere soort vrijetijdsbesteding.
- iii. Er zijn slechts een handvol leden uit de gemeente Valkenswaard bij de rallycross vereniging. Dus het circuit brengt weinig vertier voor onze eigen inwoners.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

Het circuit sluiten en een andere bestemming geven die beter past in de huidige tijdsgeest.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

Natuur en bewoning (zie onderaan verslag uitgetekend Ideaalbeeld met toelichting)

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Dat is prima. Helaas hebben vele mensen een positieve mening over het circuit die zelf geen directe hinder van het circuit beleven. Dat is heel makkelijk. Ik heb ook geen last van het circuit Zandvoort.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

Volgens een normaal democratisch proces waarbij de mening van direct belanghebbenden zwaarder wordt meegewogen.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

- **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**

Ja, op voorwaarde dat er een onafhankelijk gespreksleider bij is. En dat de scenario's vooraf beschikbaar zijn met de ingevulde toetsingscriteria.

We vinden dat de politici verantwoording moeten afleggen. Ze moeten kleur bekennen.

10. Wat vindt u van de huidige gebouwen?

Een rommelig geheel van illegale gebouwen.

11. Hoe ziet u de toekomstige situatie qua gebouwen?

Bij sluiting van het Eurocircuit meteen afbreken.

12. Hoe kijkt u tegen onderlinge samenwerking tussen verenigingen aan als het gaat om de gebouwen?

Nvt

13. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Over gehele beslistraject en de afwegingen die door ons dorpsbestuur gemaakt worden. Via de voorgesteld nieuwsbrief vinden wij prima. We willen wel graag dat onze gemeente raadsleden zich duidelijk uitspreken over hoe zij de toekomst van het Eurocircuit zien.

14. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

15. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Wij adviseren u voorstanders die geen hinder van het Eurocircuit ervaren niet als direct belanghebbenden aan te duiden in het project.
- Wij ervaren een onrechtvaardigheidsgevoel. Dit komt omdat wij voor de Weitens en het terras heel veel vergunningen en dergelijke nodig hebben gehad, terwijl op 500 m afstand alles maar mogelijk lijkt

zonder vergunningen. (Terrasvergunning, controle nooduitgangen etc.). Hierdoor ervaren we ongelijke behandeling door de gemeente.

- [REDACTED] NRV, is hier onlangs langs geweest. Dit was positief.
- Het Eurocircuit bestaat al langer dan dat wij hier actief zijn met de Weitens en het terras. Echter is de geluidsoverlast in de loop der jaren wel verergerd. We hebben geen moeite met de grote evenementen die in het weekend al jaren worden gehouden. Op woensdagmiddag traint de motorcross normaliter. Op zaterdagen heeft de NRV vaak activiteiten. Deze activiteiten geven ons veel overlast op het terras.
- We ervaren hinder van de Rallycross, van de motorcross hebben we minder last. We hebben de indruk dat de NRV weinig Valkenswaardse leden heeft. De leden van de NRV hebben minder binding met Valkenswaard dan de motorcross. We vragen ons af waarom Valkenswaard een circuit zou **moeten** hebben. Welke belangen zitten hierachter? De geldstromen die rond het circuit plaatsvinden zijn aanzienlijk en zijn zeker niet transparant. Er komt volgens mij weinig geld in onze gemeentekas. Waarschijnlijk kost het de gemeente geld.
- Voor de centrale bijeenkomst in oktober geldt dat een aantal partijen er behoorlijk radicaal in zitten. We hebben geen trek in scheldpartijen en dergelijke.
- Voor de 'bypass', die aftakt van de nieuwe N-69, geldt dat deze formeel geopend wordt voor maximaal 6 evenementen per jaar. Echter is dit een verkeersbesluit, dit is makkelijk te wijzigen door het bevoegd gezag zijnde het college van B&W van Valkenswaard. We zijn bang dat deze bypass in de toekomst standaard opengesteld wordt.



De Keersopper beemden wordt een prachtig natuurgebied dat door middel van wandelpaden ontsloten is. De natuur verbinding tussen Malpie en Keersopper beemden is beperkt. Die zou gebaat zijn met een EVZ over het Eurocircuit terrein.

Een gedeelte van het Eurocircuit terrein plus een gedeelte van De Blokken zou een prachtige bouw locatie zijn omdat het aan het natuurgebied grenst en goed ontsloten is via de By Pass en de N69. Om een betere aansluiting te krijgen met het uitbreidingsplan Lage Heide zouden de wielerved, honden sport en BMX cross verplaatst kunnen worden richting scouting.

Financieel zou dit plan de gemeente aardige inkomsten opleveren omdat er veel huizen gebouwd kunnen worden. Aan 20.000m² bebouwbaar gebied kan gemeente zo maar 4 miljoen euro over houden.

Om de bezoekers van de Keersopper beemden uit richting Eindhoven, goed op te vangen zou het huidige gele keten terrein van Boskalis kunnen worden ingericht als parkeerplaats. De bezoeker heeft dan direct toegang tot de Keersopper beemden plus de Malpie via de EVZ.

Voor een circuit met verbrandings motoren die veel lawaai maken is geen plek in deze natuurlijke omgeving.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Sint Martinus Gilde Dommelen: Schieterij 't Rondvenneke

Datum: 18-08-2020

Aanwezig:

████████████████████ Sint Martinus Gilde
████████████████████ Sint Martinus Gilde

Introductie

- Aan de westkant van ons terrein, vanaf de Kempervennen, is de gemeente Bergeijk voornemens de bestaande autowegen naar fietspad om te vormen. Hierdoor maken wij ons zorgen over de bereikbaarheid van ons terrein per auto. De entree aan de oostzijde (de 'bypass' vanaf de nieuwe N-69) wordt namelijk enkel nog toegankelijk voor vergunninghouders/bewoners. Wij maken ons dus grote zorgen over de bereikbaarheid van ons terrein.
- Het Gilde heeft circa 60 leden.

Vragen

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

Het Eurocircuit zien wij als een van oudsher Rallycrossterrein. We hebben in het verleden ons schietterrein op het rallycross terrein gehad, voordat we verhuisd zijn naar de huidige locatie.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

- Het Eurocircuit zorgt voor naamsbekendheid van Valkenswaard. Het toerisme, de economie en de cultuur in Valkenswaard krijgen een boost. Het trekt mensen naar Valkenswaard toe. De horeca en hotels profiteren van de activiteiten en evenementen op het terrein.
- Wij zijn als gilde al 400 jaar actief, het is cultuur en historie. Ons gilde staat tevens op de immateriële erfgoedlijst.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

De aanwezigheid of evenementen van/op het Eurocircuit trekt niet perse nieuwe leden voor ons gilde aan. Wat wel positief is, is dat tijdens onze evenementen en drukkere dagen we gebruik kunnen maken van de parkeerplaats van TWC de Kempen.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Zie onder 2.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Wij ervaren geen negatieve effecten van het Eurocircuit. Wij horen uiteraard wel eens geluiden, maar ondervinden hier geen hinder hiervan. Ook tijdens de grote evenementen ondervinden wij geen hinder

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Geen

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- De geluidsspeakers kunnen een tandje lager en eventueel kunnen deze beter gericht kunnen worden.
- Wij hebben bomen geplant om het geluid wat te dempen, dat zou ook nog een idee kunnen zijn.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- Wij zijn al heel tevreden met ons terrein zoals het nu is
- Een goede toekomstige ontsluiting van ons terrein is erg belangrijk voor ons. Wij kunnen niet met de fiets naar het terrein, met de geweren onder de arm.
- Wij vinden het prima als er meer gecrosst gaat worden. Wij ondervinden geen overlast van geluid.
- Iets meer ruimte om spullen te kunnen stallen.

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

We begrijpen dat er meerdere meningen en belangen zijn. We hebben het beeld dat een deel van de tegenstanders niet alleen tegen het Eurocircuit zijn, maar ook beroepsklagers zijn. Zij ageren tegen veel verschillende ontwikkelingen in Valkenswaard, niet alleen over het Eurocircuit.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

Heel goed luisteren naar wat er gezegd wordt door alle partijen. Dat daarvoor respect opgebracht kan worden. We hebben goed contact met de verschillende verenigingen. Ook zonder meteen de portemonnee te trekken kunnen we ook van elkaar leren en elkaar helpen.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

Ja, wij zijn erbij.

10. Wat vindt u van de huidige gebouwen?

Wij zijn blij met ons huidige gebouw. Veel van de andere gebouwen op het Eurocircuit zijn gedateerd, daar mag wel eens geïnvesteerd worden. We vragen ons ook af of het vergunningtechnisch allemaal in orde is.

11. Hoe ziet u de toekomstige situatie qua gebouwen?

Geen mening. Is niet van toepassing op onze bebouwing.

12. Hoe kijkt u tegen onderlinge samenwerking tussen verenigingen aan als het gaat om de gebouwen?

- Zit daar voor jullie meerwaarde in? Zo ja, op welke vlakken?
- Zo nee, waarom niet?

Ook deze vraag is niet van toepassing op onze situatie. Wij zitten een stuk verwijderd van de andere verenigingen en hun gebouwen.

Communicatie

13. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Wij willen graag een nieuwsbrief ontvangen [REDACTED]

14. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

15. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Wij maken ons zorgen over de bereikbaarheid en de ontsluiting van het terrein, als gevolg van het nieuwe N-69 tracé. (zie ook onder introductie). Wij vinden het gekozen tracé onlogisch. Voor het oostelijke gedeelte (de 'bypass') kunnen wij ons voorstellen dat eventueel gehandhaafd zou kunnen worden op bestemmingsverkeer, door middel van camera's.
- Wij hebben als Gilde ook nog grondeigendom nabij de Keersop. In het verleden hebben we gepoogd deze gronden te verkopen aan de gemeente, die wilde dat toen niet.
- Het is lastig om inkomsten te genereren als Gilde. Een subsidie die we in het verleden ontvingen, is gestopt. De leefbaarheid van het Gilde staat mede hierdoor enigszins onder druk. Het aantrekken van nieuwe leden is niet gemakkelijk.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit Bewoners woning Victoriedijk ■■■

Datum: 18-08-2020

Aanwezig:

■■■■■
Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Introductie

- We vinden dat de verenigingen van het Eurocircuit het chique aanpakken. Zo kregen we bijvoorbeeld toegangskaarten bij evenementen en een kerstpresentje voor mogelijk overlast die omwonenden ondervinden. Wij zijn zeker niet tegen het Eurocircuit. Wij ervaren weinig overlast van het Eurocircuit.
- We denken dat de toekomst van de herriesport in de elektrificatie zit. Het is ook een beetje leven laten leven. Wij vinden het jammer dat evenementen naar Eersel gaan. Wij kijken ook naar Valkenswaard als product. Valkenswaard loopt ook al leeg qua retail/winkels en horeca.
- We hebben een slechte ervaring met de gemeente, specifiek in een contact met ■■■■. Wij willen ons huis moderniseren en ietwat uitbreiden. Ons perceel valt buiten het bestemmingsplan buitengebied en wordt aangemerkt als stiltegebied. Gezien ontwikkelingen Eurocircuit is e.e.a. vooruitgeschoven / stilgelegd. Men heeft ons meerdere malen toegezegd dat we teruggebeld zouden worden, echter hebben we daarna niets meer vernomen. Afgesproken wordt dat Roger Bueters met afdelingshoofd Hans Appelmans opschaalt. Gezorgd wordt dat ■■■■ wordt om vervolgens serieus naar het voorstel/de vraag te gaan kijken.
- Er is ons verteld dat ons perceel onder een 'stiltegebied' valt, dan is er minder toegestaan. ■■■■ wil met name weten wat mogelijk is in het huidige bestemmingsplan en als een nieuw bestemmingsplan komt i.v.m. Eurocircuit, zou dat ook (positieve) gevolgen hebben voor het bestemmingsplan van het woonhuis aan Victoriedijk. Uitbreiding / handhaving Eurocircuit en niet uitbreiden bestemmingsplan Victoriedijk is meten met twee maten door de gemeente. ■■■■ verwacht dat een gemeenschappelijk belang gevonden moet kunnen worden voor allen.

Algemeen

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

Er zit weinig ontwikkeling richting de toekomst op het terrein. Het is al heel lang hetzelfde. Conventioneel. Het terrein biedt mogelijkheden om een trekker te zijn voor toerisme in Valkenswaard. Het terrein heeft veel potentie. We zijn voorstander van het Eurocircuit, mits het niet-gemotoriseerd wordt uitgebreid. Wij zijn van mening dat het geen natuurgebied of zeker geen zogenaamd oerbos zou moeten worden.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

Het Eurocircuit zorgt voor toerisme in Valkenswaard. Het zou goed zijn als het terrein toegankelijker zou worden voor een bredere doelgroep. Voor het totale toeristisch- recreatieve aanbod in Valkenswaard zou in de breedte gekeken moeten worden hoe dit voor Valkenswaard kan verbeteren. Combinaties zouden gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld met initiatieven van Rofra. Met hoogteverschillen op de voormalige stort aan de Victoriedijk is iets te doen. Combinatie van de natuur met vertier op verschillende locaties in Valkenswaard.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Als het bestemmingsplan Eurocircuit wordt herzien, kan dit wellicht voor ons perceel ook mogelijkheden bieden. Wij hebben geen moeite met wat beweging rondom onze woning. Als gevolg van de nieuwe N-69 wordt het qua verkeer al wat rustiger in onze straat. Ook bij evenementen ervaren wij geen verkeeroverlast. Alleen belandt er wel eens wat afval in onze tuin.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Een dorp als Valkenswaard kan zich met een Eurocircuit blijven ontwikkelen. Valkenswaard is meer dan het centrum en horeca. Toerisme in Valkenswaard krijgt een boost van het Eurocircuit, mits meer progressief geëxploiteerd. Het is nu een te beperkte opzet, met name voor gemotoriseerde sport. Daar is een nieuwe mix in nodig. Daarnaast speelt ook een stukje trots, wanneer het Eurocircuit op TV komt. Deze naamsbekendheid en trots zijn wel aan het vervagen de laatste jaren.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Het scenario waarin het verder uitbreiden van de crossmogelijkheden wordt geregeld vinden we onwenselijk in verband met het extra geluid dat dit zal opleveren. Het verder maximaliseren scenario vinden wij onwenselijk ivm geluidsoverlast. Het enige echte negatieve effect van het Eurocircuit zien wij in het verkeer en het parkeren dat het circuit oplevert. We merken dat het weer ook een rol speelt. Wanneer er goed weer is tijdens evenementen, is het drukker dan met slecht weer. Wellicht is er wat te regelen met vignette's, waardoor omwonenden zoals wij meteen kunnen doorrijden tijdens evenementen, nu worden wij staande gehouden door verkeersregelaars en is het voor deze mensen onduidelijk wie wij zijn. Het aanbod van Eurocircuit zou niet alleen uit grote evenementen moeten bestaan maar juist ook uit kleinschaliger toerisme of vertier zoals familie evenementen of bedrijfsuitjes.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Het feit dat het Eurocircuit en het proces van de afgelopen jaren zoveel tegenstand heeft opgeroepen en dat zoveel mensen gemobiliseerd zijn als tegenstander. Dit is slecht voor het imago van Valkenswaard. De regiofunctie van Valkenswaard neemt af. Vroeger kwamen mensen vanuit het hele land naar Valkenswaard. Ook het uitgangleven en het centrum(etail) gaat achteruit.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- In de nieuwe inrichting van het terrein moeten ontsluiting en parkeren goed geborgd worden. Tijdens evenementen moet het verkeer en het parkeren beter geregeld worden. Dit kan concreet door het gebruiken van verkeersregelaars of bijvoorbeeld gecategoriseerd te parkeren.
- Het Eurocircuit kan niet los gezien worden van Valkenswaard in zijn geheel als toeristische trekpleister. Wanneer je aan het Eurocircuit gaat werken, moet je dit in samenhang met het centrum doen. Daarnaast is helder communicatie van de gemeente richting burgers nodig. Dit betreft ook het inzichtelijk maken van de baten van het Eurocircuit voor Valkenswaard.
- We adviseren om tijdens de centrale bijeenkomst in oktober duidelijk aan te geven welke kant het op gaat, maar ook duidelijk aan te geven welke kant het expliciet niet op gaat.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- We denken dat het essentieel is om een aantal grote evenementen te behouden. Evenementen moeten gezien worden in samenhang met de mogelijkheden (horeca en hotels) en activiteiten (evenementen) in het centrum van Valkenswaard. Op het terrein zou ook prima ruimte moeten zijn voor andersoortige evenementen. Denk aan muziekenvenementen en dergelijke. Festivals zijn zeker in trek voor de jeugd. Overigens niet alleen evenementen. Zoals eerder gezegd ook kleinschaliger voor familie, verenigingen of bedrijfsactiviteiten.
- We adviseren jullie om niet een kleine groep mensen de gehele agenda van de gemeente te laten bepalen.
- Voor wat betreft de motor- en rallysport denken we dat elektrificatie de toekomst is. Meer gemotoriseerd is niet wenselijk.
- De gemeente zou ons inziens een rol kunnen spelen in het faciliteren van de ontwikkeling van het terrein, door onder meer te zorgen voor de infrastructuur en nutsvoorzieningen. De gemeente kan volgens ons meer doen dan louter vergunningen uitgeven, zij kan ook actief mede-investeren in de ontwikkeling van het gebied.

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Het is logisch dat er meerdere meningen en belangen spelen. We vinden wel dat mensen en partijen voorbij hun eigen voortuin moeten kijken. We hebben al veel natuur in Valkenswaard. Dat hoeft op het Eurocircuit niet nog meer aan worden toegevoegd wat ons betreft.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

Wij vinden dat de gemeente met alle direct belanghebbenden in gesprek moet. Andersom geldt ook dat we vinden dat alle partijen met de gemeente moeten spreken. We zien tot nu toe dat bijvoorbeeld Groen en Heem vanaf de zijlijn via de media en de rechter communiceert. Net als de andere partijen zouden zij met u in gesprek moeten gaan, vinden wij. Overigens hebben wij het idee dat Groen en Heem vooral stilstand nastreeft. Wij denken dat stilstand vaak achteruitgang betekent.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

Ja. Het is wel van belang dat de verschillende meningen gerespecteerd worden.

10. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

We willen graag de nieuwsbrief ontvangen. Tot nu toe was de gemeente vrij onzichtbaar in de communicatie. Geen nieuws is ook nieuws; een update over de status van het project vinden we prettig.

11. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

12. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Het dansevenement een aantal jaren geleden op de parkeerplaats ter zuiden van het Eurocircuit had niets met het Eurocircuit te maken. Dat evenement heeft wel flink wat overlast veroorzaakt op 1 van de avonden. Als zoiets plaatsvindt, moet je met het genre muziek en entertainment rekening houden met de omgeving. De andere twee avonden waren oké. Daarentegen horen wij ook wel eens de disco van de vakantiepark de Kempervennen.
- Wij kijken er vanuit onze ondernemersgeest tegenaan. Wij zijn vanuit het verleden betrokken bij de economische ontwikkeling van Valkenswaard. We hopen dat het straks nog interessant genoeg is voor onze kinderen om in Valkenswaard te blijven wonen.
- We willen nogmaals benadrukken dat het van belang is om inzichtelijk te maken wat het Eurocircuit oplevert voor Valkenswaard en de inwoners. Het is van belang inzichtelijk te maken wat het de Valkenswaardenaar oplevert.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit Bewoners woning Monseigneur Smetsstraat ■■

Datum: 19-08-2020

Aanwezig:

■■■■■ omwonenden

Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Introductie

- De gezamenlijke bijeenkomst over het Eurocircuit die in het verleden in de Hofnar heeft plaatsgevonden verliep niet goed. Wat daarbij een belangrijke rol speelde is dat Groen in Heem in grote getale aanwezig was. De bijeenkomst werd onvoldoende gemanaged door de gemeente.
- Wij ervaren geen overlast van het Eurocircuit
- Wij weten dat het lastig is om überhaupt ergens te mogen crossen, het Eurocircuit is juist een mooie locatie daarvoor. Naast het Eurocircuit zijn er ook andere dingen in de omgeving die je hoort. Wij vinden dat je pas overlast ervaart, als je er echt op gaat letten. Wij zien het ook als een kwestie van leven en laten leven. Wij hebben er geen moeite mee als er overdag geluid van het Eurocircuit af komt.
- Groen en Heem is bij ons aan de deur gekomen om handtekeningen te verzamelen om tegen het Eurocircuit te ageren.
- Woensdagmiddag tussen 13:00u en 17:00u en zaterdag wordt er gecrossed door de motorcross. Vanuit de rallycross gaat het met name om wedstrijden. Op zaterdagen worden er trainingdagen gehouden.
- In iedere gemeente heb je wel beroepsklagers.
- G&H heeft opgeleide mensen, die weten hoe de juridische procedures in elkaar steken. De voorstanders van het circuit zijn niet allemaal hoog opgeleid of belezen in dit soort procedures.

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

We vinden het jammer dat het terrein er enigszins verwaarloosd bij ligt. Er wordt veel te weinig gedaan met zo'n mooi terrein. We horen dat de Motorcross niet meer kan rijden. De Grandprix van feb/maart was het laatste evenement. Daarna is er niet meer gecrossed door de motorclub. We vinden het jammer dat er niet meer gecrossed kan worden. We vinden dat ieder zijn hobby uit zou moeten kunnen oefenen, als het niet op het Eurocircuit kan, waar moet het dan?
Er is onvoldoende tolerantie naar elkaar. De motorcross hoor je het meeste. 4-takt motoren zijn qua frequentie lager. In de loop der tijd is het uitoefenen van herriesporten steeds ingewikkelder (ivm milieuwetgeving).

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

- Het ligt er al bijna 50 jaar en we vinden dat dit moet blijven. Je kunt bijna nergens meer aan hondensport doen. Overal waar wijken gebouwd worden zijn dit soort zaken niet meer mogelijk. Dit is al 50 jaar een herriegebied. Nederland is een klein land, tolerantie naar elkaar is daarom nodig.
- Vanuit het verleden heeft het terrein voor aantrekkingskracht en naamsbekendheid gezorgd (achteruit rijden etc. op TV). Valkenswaard wordt op die manier wel op de kaart gezet. Na het evenement ging men naar het centrum/ de markt. De laatste jaren ligt het op een laag pitje. Het mag van ons weer bruisend worden. De paardenboulevard en die enorme gebouwen daar, dat kan allemaal wél.
- Liever geen natuurgebied, dat hebben we al genoeg in Valkenswaard.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

We zijn liefhebbers van de motorsport.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Er moet ruimte geboden worden aan de verenigingen om zich te ontwikkelen. Dan kan er weer positieve energie komen, nu is het alleen negativiteit. We zijn er niet voor om elke dag te crossen natuurlijk. We denken met name dat het voor Valkenswaard positieve effecten heeft; naamsbekendheid en reuring.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Sinds wanneer ervaart u dit zo?

Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?

- We vinden het jammer dat de wielrenners meer van de openbare weg gebruik lijken te maken, dan van de baan. Ze rijden vaak op de weg in plaats op het fietspad.
- De omroepinstallatie (van Lion d'Or en TWC) wordt als hinderlijk gezien. Wij liggen daar zelf niet wakker van, maar dat horen we van anderen. Dit is dus meer een advies. Hier kan wellicht met richten of andere speakers een technische oplossing voor gevonden worden. Dat is al sinds het begin dat we hier wonen.
- De toekomstige ontsluiting van ons huis is niet in orde. We worden vergunningshouder als bewoner, zodat we de bypass vanaf de nieuwe N-69 mogen gebruiken. Bezoekers van ons bedrijf moeten echter helemaal omrijden. Het als argument genoemde sluipverkeer ervaren wij niet als hinderlijk. Volgend week hebben we een hoorzitting bij de commissie van de A2 samenwerking ihkv van ons bezwaar. Ik ontvang nu al vaak pakketjes niet, ik laat deze al bij mijn zoon in Westerhoven bezorgen.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Door jarenlange onduidelijkheid en het niet updaten van het bestemmingsplan van de gemeente is de negatieve situatie ontstaan. We hopen dat dit traject slaagt.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

De geluidsinstallatie wat aanpassen. Volgens ons hebben NRV/MVV de audio installatie al aangepast.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- Dat het terrein weer gaat bruisen en dat er meer activiteit mogelijk is op het terrein. Uitbreiding hoeft niet te betekenen dat er meer crossuren nodig zijn. Verbreding zou mogelijk zijn, bijvoorbeeld een vlooiemarkt, ruilbeurs, 4x4 rijden, op afstand bestuurbare auto's. Dus ook meer voor de inwoners van Valkenswaard en Dommelen. Ruimte om het terrein meer toegankelijker te maken voor een breder publiek.
- Wij zijn zelf ook betrokken geweest bij de organisatie van een Amerikanenmiddag op het terrein. Twee weken voor aanvang hebben we het af moeten blazen omdat we de vergunning niet rond kregen bij de gemeente. 15 jaar heb ik dat georganiseerd in Wintelre. Het gaat dan om het tonen van Amerikaanse (oldtimer) auto's, rock 'n roll bandjes, een markt, springkussen en waterglijbaan etc. voor de kinderen. Dit zou gratis entree zijn, in Wintelre trok dit circa 5000 bezoekers.

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Iedereen mag natuurlijk een mening hebben. Je moet er wel met elkaar over kunnen praten. Er moet sprake zijn van tolerantie jegens elkaar. Als je voor een deel je zin krijgt moet je het ook accepteren en dan niet door blijven gaan totdat je 100% je gelijk krijgt.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

De werkwijze zoals nu wordt gehanteerd vinden het goed. We zijn wel bang dat er partijen zijn die hun mening willen doordruwen. De NRV heeft een tijd terug ook de buurt uitgenodigd. Er is ook sprake van stemmingmakerij. Luisteren naar elkaar voorkomt stemmingmakerij.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

Ja

- **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**

Respect naar elkaar toe en elkaar laten uitpraten.

10. Wat vindt u van de huidige gebouwen?

Over het camperen en de caravans tijdens evenementen wordt geklaagd. Er was een keer een camping op de wielervedbaan tijdens de Grand Prix, deze gaf wel wat overlast. Er werd 's nachts vuurwerk afgeschoten, dat was hinderlijk. Ook voor onze dieren, dat kan gewoon niet. Muziek en plezier is prima.

11. Hoe ziet u de toekomstige situatie qua gebouwen?

Nvt

12. Hoe kijkt u tegen onderlinge samenwerking tussen verenigingen aan als het gaat om de gebouwen?

- **Zit daar voor jullie meerwaarde in? Zo ja, op welke vlakken?**
- **Zo nee, waarom niet?**

Nvt

13. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

We vinden een nieuwsbrief prima.

14. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

15. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Wij adviseren jullie je niet te laten intimideren
- Wij denken dat het mogelijk zou moeten zijn als partijen water bij de wijn doen

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Aanwezig:

MVV

Grand Prix

Gemeente Valkenswaard

Roger Bueters, Suzan Looijmans en Kasper van de Langenberg

Datum: 25-08-2020

Introductie

- Vanuit de Grandprix wordt aangegeven dat zij enkel het combinatiescenario als levensvatbaar achten
- Aangegeven wordt dat het scenario betreffende het totale terrein omvormen naar natuur niet wenselijk is. Bovendien is er al erg veel natuur in de gemeente Valkenswaard.
- Aangegeven wordt dat het zaak is om uit de voor-tegen discussie te blijven, omdat het anders zwart-wit blijft.
- Aangegeven wordt dat er van verschillende kanten onjuistheden worden verspreid. Met name vanuit Groen en Heem wordt verkeerde informatie verspreid over milieuzaken.
- Vanuit de Grand Prix wordt de vraag gesteld waarom er nu geld uitgegeven wordt voor de korte termijn, terwijl de toekomstige situatie nog onbekend is.
 - Suzan licht toe dat de korte termijn uitgaven aan de gebouwen puur gaan over minimale veiligheidsmaatregelen.
- Er wordt aangegeven dat het lastig is om in oktober het gezamenlijke gesprek over de toekomst van het Eurocircuit terrein te voeren, terwijl er in november een zitting in de rechtbank plaats vindt met maar liefst drie rechters. Vanuit de Grand Prix wordt aangegeven dat het altijd goed is om met elkaar het gesprek te blijven aangaan.
- Vanuit de Grand Prix wordt aangegeven dat een aantal ondernemers de schatting hebben gemaakt dat een groot evenement circa 400.000 euro zou opleveren voor de lokale horeca en middenstand.
- Aangegeven wordt dat Groen en Heem met twee tongen spreekt. Ook de gemeente kan het in de ogen van Groen en Heem niet goed doen. Het is belangrijk dat ook Groen en Heem concrete knelpunten benoemd en hun visie op de toekomst van het terrein benoemd. Het is belangrijk om vast te stellen of zij ook water bij de wijn kunnen doen.
- Aangegeven wordt dat er onvoldoende communicatie plaats vindt tussen de verschillende partijen.
- Aangegeven wordt dat de commerciële activiteiten alleen nodig zijn om de exploitatie van de verenigingen mogelijk te maken.
- De motor- en rallysport hebben gezamenlijke plannen. Men realiseert zich dat zonder draagvlak van de relevante partijen deze plannen niet mogelijk zullen zijn.
- [REDACTED] geeft aan dat, als Groen en Heem mee wil denken, hij daar ook wel geld aan wil uitgeven (ontwerp). MVV sluit zich daar bij aan.
- MVV wil nadrukkelijk doorgaan met de crossactiviteiten. Wij zouden het liefst morgen weer starten met trainen en eventueel wedstrijden.
- MVV wil nadrukkelijk het gesprek aangaan met buurtbewoners en Groen en Heem.

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

- Het Eurocircuit is een voorbeeld voor heel Nederland. Hier vinden de meeste Grandprix- en motorsportevenementen plaats. Het Eurocircuit zet Valkenswaard op de kaart. Iedereen kent Valkenswaard door het Eurocircuit.
- In de huidige situatie is het wel vergane glorie. Vanuit het verleden op de TV heeft er enorm veel plaats gevonden. De laatste jaren is het afgezwakt. Het moet op een positieve manier terugkomen.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

- Bekendheid.
- Neveninkomsten voor de lokale ondernemers in het centrum van Valkenswaard.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- Bekendheid. De Grand-Prix wordt in 42 landen uitgezonden. Valkenswaard wordt hiermee op de kaart gezet. Er vindt al 45 jaar motorsport plaats op het Eurocircuit.
- Er zijn ook andere activiteiten mogelijk. Te denken valt aan onder andere mud-run, klimwanden etc. Om dit mogelijk te maken moeten we wel gezamenlijk tot een plan komen.
- Er zijn een aantal herriesport evenementen per jaar. Dit hoeft niet het hele jaar plaats te vinden en wij zien ook dat dit niet kan in verband met de overlast voor omwonenden.
- Het Eurocircuit heeft een aantrekkingskracht voor Valkenswaard. De horeca en lokale middenstand profiteren van de bekendheid van- en activiteiten op het Eurocircuit.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- In de huidige staat en gebruiksmogelijkheden zit er weinig toekomst meer in onze vereniging.
- Het terrein is aan het verpauperen en het is lastig om nieuwe leden te werven.
- Tijdens iedere vergadering krijgen we vragen over de toekomst van onze vereniging en het terrein. Er is de grootste onduidelijkheid over de toekomst van het terrein en daarmee voor onze vereniging. Er zit geen toekomst meer in.
 - **Sinds wanneer ervaart u dit zo?**
- Sinds een jaar of 5/6
- Het sluiten van de motorcrossbaan zorgt ervoor dat er meer in 'het wild' gecrost wordt. Dit gebeurt op allerlei onwenselijke plekken waaronder in de natuur buiten het Eurocircuit. Het is ons inziens zaak dat mensen ergens legaal kunnen crossen. Er is ook groep recreatieve crossers die je eigenlijk de baan op zou moeten trekken, zodat ze niet in de bossen gaan crossen.

- **Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?**

- We worden belemmerd in het uitoefenen van onze hobby

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- Er is een relatief klein aantal echte tegenstanders. Wij denken dat een groot deel van Valkenswaard niets tegen ons hebben. We zijn bekend met de [REDACTED] en een groep mensen die hij vertegenwoordigt als gemachtigde.
- We geven gratis kaartjes (circa 40 adressen) aan omwonenden. Omwonenden die willen komen kijken mogen bij ons langs komen. In overleg met de gemeente (Suzan Looijmans) zijn in overleg 5 huizen geselecteerd die een brief moeten krijgen
- Wij hebben het idee dat de bewoners van de wijk Lage Heide veelal niet uit Valkenswaard afkomstig zijn en daarom minder op hebben met het Eurocircuit.
- Wij zoeken niet actief de media op. Wij hebben het idee dat Groen en Heem dit wel actief doet. Wij zouden liever het gesprek met ze aan gaan.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- Het is belangrijk dat er duidelijkheid wordt geboden over de gebruiksmogelijkheden van het terrein nu en in de toekomst.
- Het gesprek hierover moet gezamenlijk gevoerd worden

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

Wij willen graag invulling geven aan- en onderdeel zijn van een vijfde scenario, een combinatie van de vier scenario's, in combinatie met draagvlak in de omgeving.

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Wij vinden dat iedereen een mening mag hebben. Daarbij vinden we goede communicatie en eerlijkheid belangrijk. Meninge moeten daarbij gebaseerd zijn op feiten en niet op onjuistheden.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

- Communiceren. Als iedereen eerlijk is kan de gezamenlijke bijeenkomst in oktober een succes zijn.
- De suggestie wordt gedaan om 1 woordvoerder per partij te hanteren bij de bijeenkomst.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

- Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?

Ja, wij staan open voor de gezamenlijke bijeenkomst. Wij overleggen nog met wie wij aanwezig zullen zijn maar verwachten met een afgevaardigde vanuit MVV samen met Maarten Roos.

10. Wat vindt u van de huidige gebouwen?

Onze eigen gebouwen zijn relatief goed, vergeleken met een aantal andere gebouwen op het totale Eurocircuit terrein. Wij hebben geen schunnige gebouwen. Het is in goede staat. Het is bijvoorbeeld vrij recent voor 10.000 euro geschilderd.

11. Hoe ziet u de toekomstige situatie qua gebouwen?

Multifunctionele gebouwen, voor een compleet complex.

12. Hoe kijkt u tegen onderlinge samenwerking tussen verenigingen aan als het gaat om de gebouwen?

- Zit daar voor jullie meerwaarde in? Zo ja, op welke vlakken?
- Wij zien meerwaarde in een gezamenlijk gebouw met meerdere verenigingen. Er is dan wel een beetje meer nodig.
- We zien een aantal gezamenlijke ruimtes voor ons, met daarbij een kantoortje per vereniging.
- Ook een bouwhal voor Valkenswaardse carnavalsvereniging zien we voor ons. Het keverfestival in Budel zou ook hier kunnen.

13. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Wij vinden het prettig via de voorgestelde nieuwsbrief geïnformeerd te worden.

14. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja, naast het mailadres van MVV ook graag naar [REDACTED]

15. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- We hopen dat iedereen eerlijk en oprecht is. Het is van belang dat mensen meewerken en dat ze later niet een spreekwoordelijk mes in de rug steken. We zijn allemaal kort op de wereld. Gun elkaar wat.
- Geluid:
 - i. Meting vergunning geluid 93 db 118 db (in oude meting is dat maar rond de 70 db)
 - ii. De wijze van meten van geluid is veranderd. Voorheen werd dit gedaan aan de rand van de baan (circa 15 meter van de uitlaat af), nu worden individuele metingen gedaan bij de uitlaat.
 - iii. We meten hier ter plekke: als er bij een rijder opvallend veel geluid maakt pikken we die eruit en meten we.
 - iv. We staan open voor eventuele geluidso oplossingen zoals wallen of beplanting etc. (er zijn al metingen / rapporten in het bezit van de gemeente)
- Transitie naar elektrisch rijden en verminderen emissies:
 - i. In iedere branche wordt verduurzaming nagestreefd. Er worden standaarden opgelegd over geluid, milieu en veiligheid. Dat is ook in onze branche het geval.
 - ii. Als de industrie of de overheid beslist dat er x % elektrisch moet zijn, dan gaan wij daar automatisch in mee. We kunnen daar geen stappen in zetten. We hebben ons te schikken aan de (FIM) regels.
 - iii. We kunnen pas over als de markt voldoende en betaalbare elektrische voertuigen brengt. Daarnaast moet de vraag er ook naar zijn. Er is nog ontwikkeling nodig voordat er (volledig) elektrische races mogelijk zijn.
 - iv. De Formule 1 en Dakar lopen daar al op vooruit.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Montana Snowcenter

Aanwezig:

Montana Snowcenter

Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Datum: 25-08-2020

Introductie

- Vanuit Montana Snowcenter wordt de verwachting uitgesproken dat het scenario maximaliseren van crossactiviteiten niet mogelijk zal blijken in verband met de gewijzigde omstandigheden.

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

- Er is nogal wat onduidelijkheid op en rondom het Eurocircuit terrein. Dit komt onder andere doordat de gemeente heeft verzuimd om er zowel qua vergunningen als toekomstvisie wat te doen.
- Het Eurocircuit van nu is hetzelfde als 20 jaar geleden, echter de wereld is veranderd. Het Eurocircuit is daardoor achterhaald.
- Het is duidelijk dat de huidige vorm, ook als het allemaal goed gaat, niet meer toekomstbestendig is. Op alle circuits spelen beperkingen vanuit geluid etc. De beperkingen worden steeds erger. Milieu, geluid, stikstof, emissies etc. In België zijn veel circuits weggegaan door vergelijkbare redenen. Daarnaast gebeurt het ook vaak dat mensen een huis nabij een circuit kopen en vervolgens gaan klagen over geluid en overlast. Dat is ook in Hapert en Lierop gebeurd. In Lierop is het circuit hierdoor dicht gegaan.
- Geluid is er zeer zeker als het gevolg van het Eurocircuit. Voor ons wordt dit niet als last ervaren.
- In algemene zin hebben we het beeld dat het draagvlak voor circuits een stuk lager is dan vroeger.
- We denken dat elektrificatie van motor- en rallycross wel zal wel gebeuren, maar dat kost nog wat tijd. We vermoeden dat zonder duidelijkheid de verenigingen waarschijnlijk niet kunnen investeren hierin.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

- In de huidige vorm vrij weinig, met slechts circa twee grote evenementen per jaar. Vroeger zeker wel, er waren toen veel meer evenementen en zaken die georganiseerd werden waren vaak een groot succes. We vragen ons af wat de 50.000 mensen per jaar die zo'n evenement bezoeken, verder in Valkenswaard doen. We schatten in dat de economische effecten van de grote evenementen voor Valkenswaard erg klein zijn.
- De gebruiksmogelijkheden van het terrein in de huidige vorm zijn erg beperkt.
- Wij denken niet dat mensen enkel voor het Eurocircuit naar Valkenswaard komen.
- Wij hebben geen overlast van bezoekers van het Eurocircuit.
- Er is goed contact met de motor- en rallyverenigingen.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- Momenteel beperkt, soms hebben we enkele bezoekers van het Eurocircuit extra. Die komen dan een hapje bij ons eten. Daar staat dan verkeershinder tegenover, in verhouding is het dan verwaarloosbaar.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- In deze vorm niet zo. Het is de vraag of mensen voor het Eurocircuit naar Valkenswaard komen.
- Tijdens evenementen gaan de bezoekers, schatten wij in, weinig naar het centrum. De meesten gaan erna linea recta naar huis.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- Wij ervaren negatieve effecten op het gebied van verkeer en parkeren. Bij grote evenementen zijn de wegen verstopt. Dit gaat echter wel in redelijk overleg en we komen daar wel uit. Het is ook een kwestie van leven en laten leven. De ontsluiting van het terrein en de parkeerfaciliteiten schieten tekort tijdens grote evenementen.

- **Sinds wanneer ervaart u dit zo?**

Dit is volgens ons altijd al zo geweest

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- De bewoners van de nieuwe wijk Laage Heide zullen weerstand bieden. Het geluidshinderaspect wordt hierdoor erger en erger ervaren.
- Als de motorsport niet als waardevol wordt gezien, zal de geluidsoverlast ook erger worden ervaren.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- Geluidsemisatie zoveel mogelijk beperken door bijvoorbeeld elektrificatie. Ook zoveel mogelijk milieuhinder beperken. Het hangt er wel vanaf hoe het vermarkt wordt, of het elektrische circuit potentie zou hebben.
- TWC heeft wel eens de weg afgezet zonder te overleggen. Goede communicatie rondom de evenementen zou al een concrete verbetering zijn. Helaas in het weekend van 6 september weer een wedstrijd van TWC zonder overleg!

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- Een van de scenario's is leisurezone. Dat is prima, maar het ligt er wel aan wat er specifiek komt. Als er een soort tweede Toverland komt kan het ten koste gaan van onze bedrijfsvoering. Er kan ook nieuwe concurrentie voor Montana Snowcenter en Center Parcs Kempervennen ontstaan. Het idee leisure is voor Valkenswaard en iedereen goed. Wellicht zouden wij ook iets willen ondernemen op het terrein. Dan is er wel duidelijkheid nodig, dat is er nu niet. We staan positief tegenover het ontwikkelen van iets nieuws.
- Er is nergens in Nederland een plaats waar zoveel sporten van deze soort bij elkaar zijn. Naast de huidige gebruikers Eurocircuit, onze wintersport, het waterskiën, handboogschieten etc. Het hele gebied zou gezamenlijk vermarkt moeten worden.
- Het is lastig dat de 2 gemeenten Bergeijk en VW niet gezamenlijk optrekken.
- Wij gaan binnenkort naar de bezwaarcommissie inzake de geplande afsluiting van de N-69 bypass

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

- De groene lobby maakt misbruik van de situatie. Men procedeert waar men kan. Je kunt niet iets oplossen door een extreem standpunt in te nemen. Het resultaat is 0 en de gemeente maakt heel veel kosten.
- De situatie in de huidige vorm is niet toekomstbestendig. Maar iedereen moet water bij de wijn kunnen doen. Wij denken dat er een redelijke oplossing voor nu mogelijk zou moeten zijn.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

- Er zijn een aantal mensen bij wie het heel hoog zit, deze worden boos en verdrietig. Dat is deels ook heel begrijpelijk. Om echter tot een oplossing te kunnen komen zal iedereen water bij de wijn moeten doen.
- Het zou slimmer zijn geweest voor de gebruikers van het terrein om eerst hun zaakjes op orde te brengen, voordat ze om meer mogelijkheden gingen vragen.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

- **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**

- Ja, het doel moet daarbij zijn om dichterbij elkaar te komen.
- Mensen moeten open staan voor verschillende meningen en beelden.

10. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

We willen het liefst zo nauw gezet mogelijk geïnformeerd worden. Over de ontsluiting van de N-69 hadden we eerder geïnformeerd willen worden. We zijn akkoord met het voorstel om een nieuwsbrief te ontvangen.

11. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

12. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Wij hebben uitbreidingsplannen. Dan willen we op die plek ook parkeren, inclusief overkapping met zonnepanelen en elektrische oplaadpunten. Dit proces met de gemeente Valkenswaard gaat niet soepel. Dit heeft aandacht nodig.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Eurocircuit aan banden

Aanwezig:

[REDACTED] Eurocircuit aan banden
Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Datum: 25-08-2020

Introductie

- Eurocircuit aan banden geeft aan:
 - Dat ze het niveau van de dialoog in Valkenswaard over het Eurocircuit op dit moment niet goed vinden.
 - De enquête zoals in het verleden uitgezet door de gemeente niet goed te vinden
 - Wantrouwend jegens de gemeente Valkenswaard te staan. Ze vermoeden een dubbele agenda bij de gemeente.
 - De vergunning uit '93 als uitgangspunt te zien voor wat er toegestaan is op het Eurocircuit. De geluidsoverlast zien wij als het primaire en belangrijkste probleem.
 - Dat zij als uitgangspunt het scenario hebben van het legaal gebruik vastleggen
 - Het proces zoals toegelicht door Roger Bueters goed en pragmatisch te vinden klinken
 - Dat hun spandoek met daarop de tekst 'Eurocircuit aan banden' tot twee maal toe kapot is gemaakt.
 - Dat zij bedreigingen hebben ontvangen via social media
 - Dat bij het scenario 'Omvormen tot leisurezone' hun standpunt afhangt van de concrete invulling van dat scenario.
 - Dat zij het scenario 'Omvormen naar natuur' prima vinden, dan ervaren zij geen overlast meer.
 - Dat ze bij de vergunning ervanuit gaan dat het trainen door de weeks en dus niet in het weekend toegestaan is. Recent is de NRV begonnen met trainingen in het weekend, volgens hen is dat niet toegestaan op basis van de vergunning uit '93.

Vragen

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

We zien het terrein als vergane glorie. Het terrein is rommelig en veroorzaakt veel geluidsoverlast. Het zorgt voor een splijtzwam in de samenleving.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

Het is is een goede sportfaciliteit voor verenigingen en inwoners. Voor iedereen moet er een vereniging zijn.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Niets

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

In het verleden een positieve naamsbekendheid. Tegenwoordig is dit vervallen tot een negatief imago, als gevolg van de bestuurlijke wanorde op het dossier Eurocircuit. De gemeente heeft er een rommeltje van gemaakt. Daarnaast is de tijdsgeest veranderd. Sport met verbrandingsmotoren heeft geen duurzaam imago in de maatschappij.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- Geluid van de herriesport en geluidsinstallatie (speakers). De muziek horen we ook wel eens
- Luchtvervuiling
- Toename van verkeer, met name tijdens de grotere evenementen. Wanneer er geparkeerd wordt is het een bende op de Venbergseweg.
- In potentie de waardedaling van onze woningen tov vergunning 1993 (bij scenario maximaliseren). Als dat scenario gekozen wordt, zullen we wellicht ook pogen planschade te verhalen op de gemeente.

- De nieuw gebouwde wijk Lage Heide bevindt zich in de geluidscirkel; hij had eigenlijk niet gebouwd kunnen worden in die zin.

- **Sinds wanneer ervaart u dit zo?**

Als wijk wordt de overlast ervaren sinds de bouw van Lage Heide. Diegene die oorspronkelijk uit Valkenswaard komen hebben deze overlast ook vanuit andere wijken in Valkenswaard ervaren.

- **Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?**

Verbrandingsmotoren en geluidsinstallaties maken lawaai. Daarnaast zijn de woningen van Lage Heide gebouwd binnen een geluidszone, zoals deze geldt rondom het Eurocircuit.

- **b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?**

- Het kost de gemeente veel geld aan onderhoud, onderzoeken en juridische bijstand.
- Het vestigingsklimaat wordt negatief beïnvloed door tegenstrijdigheid in de promotie als groene wandel gemeente ten opzichte van vervuilende en verstorende activiteiten op het circuit en berichtgeving hierover.
- Beperking van vernieuwing, door de grote bestuurlijke last en slepende, complexe dossiers.
- Milieuschade en beperking van de biodiversiteit.
- Het circuit zorgt voor een splijtzwam in de gemeente, dit zorgt voor een afnemend vertrouwen in het bestuur en leidt tot reputatie schade.

5. **Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?**

Wij vinden dat de gerechtelijke uitspraken gerespecteerd moeten worden en dat gehandhaafd moet worden op de situatie zoals deze in 1993 is vergund. Daarnaast is het belangrijk dat er gezorgd wordt voor eerlijke en transparante communicatie over het proces. Uiteraard binnen de wettelijke kaders.

6. **Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?**

Zo min mogelijk overlast. Zeker geen overlast als gevolg van commerciële activiteiten.

7. **Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?**

Er zijn veel perspectieven. Het is jammer dat de indruk is gewekt dat de gemeente beleid maakt vanuit slechts 1 van deze perspectieven in plaats van de rol als verbindende factor te zoeken.

8. **Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?**

De meningen van direct belanghebbenden respecteren. Deze mogen zwaarder wegen dan mensen die geen overlast ervaren.

9. **Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?**

- **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**

Ja, mits in een veilige omgeving en middels een normale dialoog. We hebben te veel negatieve dreigementen en vernielingen ervaren, met als gevolg dat wij voorzichtiger zijn geworden om ons publiekelijk te mengen in deze discussie.

10. **Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?**

Over voortgang in dit dossier worden we graag geïnformeerd per mail. Over het ontvangen van de nieuwsbrief zijn we akkoord.

11. **Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?**

Ja

12. **Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?**

De bewoners van Lage Heide voelen zich misleid en niet serieus genomen. In onze beeldvorming probeert de gemeente zich onafhankelijk voor te doen maar worden er bijvoorbeeld in de enquête sturende vragen en discutabele conclusies getrokken ten gunste van uitbreiding van het circuit. Hierdoor lijkt de gemeente een dubbele agenda te hebben. We hopen dat het projectteam in staat is deze beeldvorming aan te passen.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Aanwezig:

██████████ bewoner adres Venbergseweg ██████████ Valkenswaard

Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Datum: 25-08-2020

Introductie

- ██████████ geeft aan dat de gemeente in het verleden niet secuur is geweest met een aantal zaken in de omgeving. Dit beeld wordt breder gedragen in de buurt.
 - ██████████ licht ter illustratie zijn langdurige proces toe wat hij heeft moeten doorlopen met de gemeente ten behoeve van de realisatie van zijn woning.

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

- Ik heb over het algemeen een positief beeld over het Eurocircuit terrein. Het is best uniek wat daar allemaal bij elkaar aanwezig is. Regionaal en ook landelijk heeft het Valkenswaard bekendheid opgeleverd. Voorbeelden hiervan zijn de uitzending op televisie vroeger, de Grandprix, het Harley Davidson weekend en de Dakar pre-proloog.
- Met ons loonwerkbedrijf hebben we ook werk gedaan op het terrein. Bij evenementen veegden we de onder meer de banen.
- Ik vind het prima als er activiteiten op het terrein zijn. Dat is hetzelfde als een atletiekbaan in de buurt. Het maakt alleen wat meer lawaai. Aan deze zijde (oost) ; bij westenwind ; horen wij het meest.
- De midzomeravonden in het centrum van Valkenswaard is ontstaan als gevolg van de rallycross (Europese kampioenschappen). Hierdoor traden positieve effecten op voor de Valkenswaardse horeca.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

- Landelijke bekendheid en aantrekkingskracht. Vergelijkbaar met de bekendheid van de Valkenswaardse horeca.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- We hebben er vanuit het bedrijf regelmatig werkzaamheden verricht

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- Landelijke bekendheid
- De Valkenswaardse horeca heeft geprofiteerd, bijvoorbeeld tijdens de midzomeravonden
- Hetzelfde geldt voor de middenstand/retail

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- Geluid en lawaai
- Bij evenementen hebben we van verkeer en parkeren weinig last.
- Sinds een aantal weken hebben ze wekelijks op zaterdag rallycrossactiviteiten. Er is ook verschil in geluid- volume tussen verschillende auto's.
- Het zou wenselijk zijn om een gezamenlijke agenda te hebben, zodat omwonenden rekening kunnen houden met de momenten dat er geluidsoverlast op zal treden.
- Bij de Fietscrossclub horen we een irritante DJ met steeds het zelfde deuntje.
- Een of twee keer vindt er op de wielren- of BMXbaan een brommerwedstrijd/race plaats. Dit geeft een vreselijk irritant geluid
- Op woensdag zijn vrije trainingen bij de motorcross. Meestal van circa 10-17:00u. Er is gedurende de hele dag geluid. Ik gun het ze wel, maar het is wel irritant.

Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?

Ik zit in de meest ongunstigste windrichting.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- Tekortkomingen aan handhaving en het langdurige en onduidelijke proces zorgen ervoor dat zaken uit zijn verband worden getrokken.
- Ik maak me zorgen over de keuze die gemaakt gaat worden voor de scenario's. Specifiek ben ik bang dat degene die het hardste roept, zijn voorkeursscenario erdoor krijgt.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- Neem de onduidelijkheid weg. Biedt kaders. Ik heb de indruk dat de gemeente iedereen te vriend wil houden. In juridische zin lijkt het een grijs gebied. Je moet voorkomen dat mensen dit grijze gebied zelf, op verschillende manieren, in gaan vullen.
- Voor wat betreft geluid: Zorgen dat al die machines zo min mogelijk geluid produceren wat technisch mogelijk is. Dat geldt ook voor de geluidsinstallaties. Ik denk ook dat het mogelijk is om voor zowel motor- en rallycross te elektrificeren. De korte races zijn hier geschikt voor. Het zou mooi zijn om het Eurocircuit als eerste volledige elektrische crossterrein te laten zijn. De E van elektrisch.
- Inrichting van het terrein: wellicht beplanting om geluid weg te nemen. Er zijn planten die geluid absorberen. Een geluidwal of andere maatregelen onderzoeken.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- Ik vind het prima als er een aantal evenementen per jaar plaats vinden.
- Het is zaak om het geluid zo veel mogelijk te minimaliseren, zowel vanuit de voertuigen als via maatregelen op het terrein
- Ik ben voor een transitie naar volledig elektrische activiteiten

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

- Er is veel oud zeer
- Dit is deels veroorzaakt door een slechte relatie met de gemeente
- De nieuwe wijk Lage Heide ligt ook ongunstig qua wind. Ik vermoed dat de bewoners daar daarnaast minder binding hebben met het Eurocircuit vanuit het verleden.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

- Tijdens de centrale bijeenkomst moeten open kaart gespeeld worden door alle partijen.
- Iedereen moet de beschikbaarheid hebben over dezelfde informatie. Eenduidigheid vanuit de gemeente is vereist. De gemeente lijkt de laatste tijd stroever te zijn geworden.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

- **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**
- Jazeker. Zolang ik maar niet in een hoek van voor- of tegenstander wordt gedrukt. Ik sta open om samen te werken aan een oplossing. Het is ook belangrijk dat vooraf helder wordt gecommuniceerd wat de bedoeling is van ieder scenario.

10. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Over de centrale bijeenkomst. Ik adviseer om de vier scenario's of een vijfde toelichten in de nieuwsbrief. Hou het zuivere proces zuiver; objectiviteit zonder politieke kleuring is belangrijk.

11. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

12. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Wij willen graag een gezamenlijke agenda van de activiteiten op het terrein van de verenigingen
- Prioriteit zou moeten zijn om geluid te minimaliseren.
- Voor de evenementen zou vastgesteld moeten worden wat het maximale aantal weekenden zou kunnen zijn.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Aanwezig:

Center Parcs De Kempervennen
Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Datum: 26-08-2020

Introductie

- Per oktober wordt Kees Luijbregts general manager van locatie De Kempervennen. Erik zal ook dit dossier naar Kees overdragen.
- De Kempervennen bestaat op deze locatie ruim 35 jaar. We dan ook al lang met het Eurocircuit te maken.
- Erik heeft geen direct contact met de verenigingen of organisatoren van evenementen op het Eurocircuit

Vragen

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

- Eigenlijk hebben we alleen maar last van het Eurocircuit . Onze bezoekers komen voor rust en natuur, dit strookt niet met het geluid van herriesport
- Bij evenementen zijn wij druk in de weer om klanten te woord te staan en eventuele compensatie te regelen. De doelgroep van de evenementen op het Eurocircuit is niet de onze.
- Er is wel een kleine toename van het aantal gasten op De Kemperevennen tijdens evenementen op het Eurocircuit, maar deze financiële winst weegt niet op tegen de schade en hinder die we ondervinden.
- De Kempervennen is juridisch tegen het nieuwe bestemmingsplan dat uiteindelijk gesneuveld is, in beroep gegaan
- Het scenario maximalisering ten behoeve van herriesport is voor ons geen optie. Het scenario huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen is ook niet wenselijk vanuit ons belang.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

- De naamsbekendheid van het Eurocircuit is niet zo groot als bijvoorbeeld Zandvoort. Ik vind het lastig om in te schatten hoeveel dit nu oplevert voor Valkenswaard. Ik denk dat je dat moet onderzoeken in dit traject.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Geen. Enkel een klein commercieel belang (aankopen in onze supermarkt, enkele overnachtingen)

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Wellicht tijdens evenementen overnachtingen in de gemeente, maar daar heb ik geen beeld van. Volgens mij zijn er weinig hotels in Valkenswaard.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- Geluidsoverlast
- Ongewenste bezoekers over ons terrein
- Verkeersoverlast tijdens grote evenementen
 - **Sinds wanneer ervaart u dit zo?**

Deze overlast ervaren we sinds dat we hier bestaan. Het zou kunnen dat het in de loop der jaren minder en erger is geworden.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Hier heb ik geen mening over

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- Stoppen met de crossactiviteiten. Zowel het crossen zelf als het publiek, muziekinstallaties, etc. die geluid maken. Het scenario omvormen naar natuur zou daarin passen.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

Geen geluid meer en een groene omgeving. De leisure-zone zou ook mogelijk zijn. Maar dat hangt wel af van de invulling van dit scenario. Het moet dan geen invulling zijn die concurreert met ons of andere reeds aanwezige leisurefuncties in het gebied en de regio. .

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Dat is begrijpelijk. Iedereen heeft zijn eigen belang. Het is in ieder geval goed dat deze gesprekken plaats vinden en dat in oktober met elkaar gesproken wordt. Een bewoner zit er anders in dan een commerciële partij zoals wij.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

Goed naar elkaar luisteren.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

- **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**

Ja, wij staan hier voor open. Mijn opvolger [REDACTED] zal dit dan eventueel oppakken. Het is belangrijk om dit gesprek respectvol te voeren en er moet naar elkaar geluisterd worden.

10. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Wij worden graag geïnformeerd over ontwikkelingen op het Eurocircuit. Het voorstel om de nieuwsbrief te ontvangen is akkoord.

11. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja, graag naar mijn opvolger [REDACTED]

12. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Wij zitten niet te wachten op muziek evenementen op en nabij het Eurocircuit.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit Malpie Hoeve, Luikerweg ████████ Valkenswaard

Aanwezig:

██████████ Malpie Hoeve

Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Datum: 26-08-2020

Introductie

- Jan geeft aan dat in het bestemmingsplan de locatie waar hun koeien grazen bestemd is als bos. Het zou dan oneerlijk zijn als de motorcross wel iets mag op de bestemming bos, terwijl zij dat niet mogen op de door Jan genoemde locatie.
- Jan geeft aan dat regelmatig handhaving op het gebied van milieu door de gemeente plaats vindt.

Vragen

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

Wij hebben er geen beeld van. We maken ons niet zo druk. De ene keer hebben we meer last dan de andere keer (bij evenementen)

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

In het verleden voegde het Eurocircuit wat toe aan Valkenswaard, tegenwoordig niet meer. Qua grote evenementen heb je alleen nog de Grand-Prix. De vele evenementen, de uitzending op TV, positieve effecten voor de Valkenswaardse middenstand etc is in het verleden. Bezoekers van deze evenementen kwamen bij ons naar het toilet, maar ze gaven niets uit bij ons. Dit is een van de redenen waarom we nu ook een hek en een poort hebben rondom ons terrein.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Geen. Er worden enkele ijsjes gegeten soms.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Zie onder 2.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- Parkeren tijdens grote evenementen. We moeten zelf mensen inzetten om te voorkomen dat op ons terrein geparkeerd wordt. Dat kost ons een extra werknemer op zo'n dag.
- De hele buurt krijgt vrijkaartjes. Wij krijgen er geen omdat wij geen last zouden hebben.
- We hebben geen contact met de verenigingen op het terrein. We vinden dat de verenigingen en/of de organisator van de evenementen contact met ons op zou moeten nemen om de parkeerproblemen op te lossen. Er kunnen dan eventueel afspraken gemaakt worden over de verkeer- en parkeerafhandeling tijdens evenementen. Ook denken we dat de verkeersregelaars hebben wellicht een andere instructie nodig hebben.
- Als gevolg van de nieuwe N-69 lijkt het ons dat er niet meer bij ons geparkeerd zal gaan worden. De nieuwe N-69 komt namelijk precies tussen ons en het Eurocircuit in te liggen.
- Wij ervaren geen geluidsoverlast, we horen de weg wel. Als het een stuk meer wordt is het een ander verhaal. Ook overlast voor de gasten valt bij ons mee.
- **Sinds wanneer ervaart u dit zo?**
Vanaf dat Dakar en de Grand-Prix terug zijn
Wij zijn door de gemeente verplicht om het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein uit te breiden, om de speeltuin te mogen realiseren. Op het naastgelegen Eurocircuit lijkt deze eis er niet te zijn. Dat voelt oneerlijk.
- **Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?**
Met name onvoldoende communicatie en afstemming

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Bij grote evenementen als Dakar slijbt heel Valkenswaard dicht.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- Niet onbepikt herriesport toe gaan laten. Prima dat het er is, maar een grote toename vinden wij onwenselijk.
- De verkeer- en parkeerproblemen door communicatie en afstemming oplossen (met de nuance dat het door de nieuwe N-69 minder nodig zal zijn, vanuit ons eigen belang)
- Zorg voor voldoende parkeerplaatsen op en/of rondom het Eurocircuit.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- Het mag blijven zoals het is. Het is wel gedateerd en het verloederd. Een modernisering zou daarom gewenst zijn.
- Het maakt ons niet heel erg veel uit, wij zijn te druk met ons eigen bedrijf.

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

- Het is prima dat mensen een mening hebben.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

- Er is nooit gehandhaafd op het bestemmingsplan en de milieuvergunningen en daardoor zijn de problemen ontstaan. Neem de onduidelijkheid weg.
- Stel eerst vast wat er niet kan en kijk dan wat er wel kan.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

- Wij denken niet dat we aanwezig zijn bij de gezamenlijke bijeenkomst. Ons belang is niet erg groot en we genoeg te doen rondom ons eigen bedrijf. We hebben niet het idee dat we iets in te brengen hebben.

10. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

We willen graag via de nieuwsbrief geïnformeerd worden over het traject toekomst Eurocircuit.

11. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

12. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

Nee

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Aanwezig:

[REDACTED] buurtcomité Monseigneur Smetsstraat

Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Datum: 01-09-2020

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

Wat bedoelt u met het Eurocircuit? Rondom de hondensport, het gilde, BMX en fietscross zien wij geen problemen. We zijn TEGEN de lawaaisporten dus tegen het echte circuit gedeelte van dit bestemmingsplan. Onze vervolgantwoorden gaan over het herriesportgedeelte.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

Zeer weinig tot niets. De herriesportverenigingen hebben weinig tot geen leden uit Valkenswaard. Er zijn geen grote evenementen die Valkenswaard op de kaart zetten. Geen inkomsten uit bijvoorbeeld toeristenbelasting, kamperen op terrein zelf dus lokale horeca campings hebben er ook niets aan.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Geen enkele

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Lastig verhaal, als je Valkenswaard op de kaart wil zetten met het motorcircuit dan kan de gemeente er mee scoren, maar dat gaat dit 100% zeker tegen het belang van de lokale bewoners in die overlast zullen ervaren.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Geluidsoverlast en waarschijnlijk bijkomende luchtvervuiling, vooral veroorzaakt door dagelijkse activiteiten; grote incidentele activiteiten veroorzaken minder overlast.

- Sinds wanneer ervaart u dit zo?

Sinds langere tijd, steeds toenemend met name slijpcursussen (NRV), wekelijks/dagelijks.

- Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?

We hebben oren

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- Overlast bij veel inwoners van de gemeente
- Veel kosten voor proces, staat niet in relatie tot inkomsten uit het circuit (bv onderhoud gebouwen voor rekening gemeente, huurprijs tegen landbouwgrond, geen voordelen voor lokale ondernemers, geen legeskosten voor vergunning dus kost de gemeente geld, ook dit onderzoek waarvoor u nu hier bent.. daar betalen wij gemeentebelasting voor). Bij Valkenswaardse verenigingen kunnen we ons een lagere huurprijs wel voorstellen.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- Stoppen met geluid produceren op het Eurocircuit
- Een goed plan ontwikkelen met oog voor duurzame inkomsten en het terugverdienen van de benodigde investering voor de gemeente Valkenswaard. Dit moet integraal onderdeel zijn van het plan.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- Andere sporten die geen lawaai maken (paarden, fietscross, golfbaan etc)
- Om de zaak te financieren, maak er bijvoorbeeld landgoederen van en ontwikkel er ruimte voor woningbouw.

- Inrichten als natuurcompensatie in het kader van de nieuwe N-69. Wellicht heeft dit in dit kader nog financiële waarde waardoor ze aan de 'businesscase' van scenario natuur kunnen bijdragen.

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Dat vinden we logisch

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

We vinden dat de mening van direct belanghebbenden zwaarder moeten wegen dan niet direct belanghebbenden. Als gevolg hiervan zullen er een aantal meningen er minder toe doen dan anderen, in het kader van de belangenafweging.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

- **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**

Ja, maar dit zullen wellicht gesprekken zijn waarbij standpunten ver uit elkaar liggen, de doelstelling moet niet zijn om het eens te worden, maar wel met respect naar elkaar luisteren.

10. Wat vindt u van de huidige gebouwen?

Het is een rotzooi en het zijn lelijke gebouwen. Het feit dat de gebouwen nu deels veilig gemaakt moeten worden kost de gemeente (en de belastingbetalers) veel geld. We vinden het vreemd dat deze rotzooi getolereerd wordt en dat er niet direct gecontroleerd en gehandhaafd wordt. Bouwvergunningen ontbreken bij veel gebouwen, dat vinden we niet correct.

11. Hoe ziet u de toekomstige situatie qua gebouwen?

Wij denken dat veel gebouwen gesloopt moeten worden, er zit weinig toekomst in de huidige gebouwen.

12. Hoe kijkt u tegen onderlinge samenwerking tussen verenigingen aan als het gaat om de gebouwen?

- **Zit daar voor jullie meerwaarde in? Zo ja, op welke vlakken?**

Wij vinden dat de herriesport en de overige verenigingen gescheiden moeten blijven.

- **Zo nee, waarom niet?**

We zijn bang dat als deze scheiding niet blijft, de andere verenigingen in de negatieve slipstream meegenomen worden.

13. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Wij worden graag geïnformeerd over alle ontwikkelingen op het Eurocircuit. Voor dit project zijn wij akkoord met het ontvangen van de nieuwsbrief.

14. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

15. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Stel de uitgangspunten voor de beoordeling van de scenario's helder en eenduidig vast
- De door ons gehanteerde definitie van "Eurocircuit" bij alle antwoorden is het gebied waar de crossbaan voor auto's en motoren ligt. Andere plekken met de daar huizende verenigingen zijn expliciet buiten beschouwing gehouden door ons bij de beantwoording.
- Op zaterdagen met zuidwestenwind is het een ramp qua geluidsoverlast (NRV heeft vaak activiteiten op zaterdagen)
- Faciliteer de Valkenswaardse verenigingen
- Als de overlast weggenomen kan worden (geluid en lucht, verkeer lost zich op door nieuwe N-69) hebben we er al minder problemen mee.
- Tijdens een bijeenkomst van de verenigingen heeft de NRV aangegeven dat ze de slipcursussen nodig hebben om financieel rond te komen

- NRV is een nationale vereniging, wellicht is het goed om in de rapportage een differentiatie aan te brengen in de verenigingen. Hiermee is wellicht beter in kaart te brengen wat het oplevert voor Valkenswaard. Ook vinden wij het relevant om te weten hoeveel Valkenswaardse leden er zijn.
- Wij hebben geen beeld van de geldstromen rondom grote evenementen op het terrein.
- We hebben iets minder last van de motorrijders dan van de rallycrossers. Dit heeft ook te maken met het feit dat NRV geen of weinig Valkenswaardse leden heeft. Gevoelsmatig gunnen we die daardoor wat meer.
- De intimidatie die vanuit de rallycross plaats heeft gevonden richting omwonenden waaronder dhr ████████ en het kapotmaken van het doek 'Eurocircuit aan banden' vinden wij onacceptabel. Dat geldt ook voor de uitlatingen op social media.
- De handtekeningactie (circa 400 ondertekeningen) zijn door een gemeenteraadslid gebagatelliseerd en zelfs belachelijk gemaakt.
- Wij schatten in dat een combinatie van scenario's niet haalbaar is, omdat we denken dat de motor- en rallysport dan niet (binnen de huidige mogelijkheden) levensvatbaar is.
- Qua wensscenario denken wij bijvoorbeeld aan combinatie van natuur en 'zachte leisure'
- We zijn tegen elke vorm van lawaaisport. Wij keuren de commerciële activiteiten van de rallycross expliciet af.
- De brief van gemeente Valkenswaard (833131/833149 van 20/6/2018) heeft bij ons buurtcomité behoorlijk argwaan gewekt over de positie van de gemeente in deze discussie.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Aanwezig:

██████████ bewoners Victoriedijk e.o.

Roger Bueters, Suzan Looijmans, Sippy Nauta en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Toehoorders:

██████████

Datum: 08-09-2020

Introductie

- ██████████ informeert naar het rapport van Pels Rijcken. Suzan Looijmans geeft aan dat het rapport eerst door het college behandeld wordt. Daarna wordt het gedeeld. (over circa 2 weken)
- ██████████ geeft aan behoefte hebben in de financiële jaarcijfers van Stichting Exploitatie Eurocircuit. Suzan Looijmans geeft aan dat deze stichting niet van de gemeente is, dus dat de gemeente daar niet over gaat. Wel wordt in het onderzoek ten behoeve van toekomst eurocircuit zo veel als mogelijk inzage gegeven in de financiële stromen op het terrein.
- ██████████ adviseert in beeld te brengen hoeveel leden de motor- en rallysportverenigingen hebben.
- ██████████ geeft aan dat de hinder ondervonden wordt van MVV + NRV, de overige verenigingen veroorzaken geen enkele hinder.
- ██████████ geeft aan dat de gemeente goed moet kijken naar de geografische afbakening van het op te stellen bestemmingsplan.
- ██████████ geeft aan dat er al veel enquêtes uitgevoerd zijn. Sippy Nauta geeft aan dat de aankomende enquête specifiek gericht is op de vier scenario's, dit is nog niet eerder gedaan.
- ██████████ geeft aan dat er in de regio zijn twee andere terreinen zijn voor motorcross. Volgens hem kunnen de NRV en MVV daarnaartoe verplaatsen.
- ██████████
 - Geeft aan dat hij crossen over de voormalige stortlocatie niet acceptabel vindt;
 - Geeft aan te vermoeden dat het stortmateriaal deels lekt en zich verspreidt;
 - Verwijst naar een bodemonderzoek uit 1985 van de provincie en een natuurbe██████████splan;
- Roger Bueters geeft aan dat in kaart moet worden gebracht hoe de bodemsituatie is. Als blijkt dat er te weinig bekend is moet er wellicht bodemonderzoek plaats vinden.
- ██████████ geeft aan het gevoel te hebben dat mensen van buiten hier herrie komen maken, en dat de mensen van hier de overlast ervaren
- Beide heren geven aan dat er best iets mag gebeuren op het Eurocircuit, maar geen commerciële activiteiten
 - Wat in de (2) vergunning(en) staat van '93 is wat zij acceptabel vinden. Dat is niet dat er ieder weekend herrie mag zijn.

Vragen

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

Vooral een terrein waar veel herrie en stank vandaan komt. De hele omgeving staat daarbij, bij trainingen en wedstrijden, overvol met vrachtwagens, busjes enzovoort. Deze dienen voor het vervoer van motoren of rallyauto's van deelnemers overal vandaan, behalve uit Valkenswaard.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

Niets, alleen maar negatieve invloed voor Valkenswaard zelf.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

- Vanuit het uw eigen perspectief?

Geen

- Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- Geen. We denken dat de meeste bestedingen op het terrein zelf worden gedaan. We denken dat er geen tot weinig voordelen zijn voor de lokale middenstand in Valkenswaard.

- Er is wel eens geprobeerd om het te koppelen aan activiteiten op de markt. Dit lijkt geen groot succes te zijn geworden. In het verleden (ten tijde van de caravanraces etc.) was het positief voor Valkenswaard. Dit ging over een aantal evenementen per jaar. Valkenswaard heeft er in de huidige situatie niets aan.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

- **Vanuit het uw eigen perspectief?**

Een hoop herrie en stank. Deze overlast komt voor de rekening van de omwonenden en de omgeving, degenen die profiteren komen van buitenaf.

- **Sinds wanneer ervaart u dit zo?**

Ik woon hier al circa 11 jaar. Ik ervaar al jaren lang overlast. De herrie en overlast wordt steeds erger. Het terrein is een tijdje onderverhuurd. Dit is inmiddels gestopt.

- **Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?**

De motor- en rallysport die lak hebben aan anderen.

- **Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?**

Een negatief imago. Valkenswaard wordt bekend als herriedorp.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- Geef het terrein een andere bestemming dan crossterrein.
- Bij eventuele continuering van herriesport-activiteiten is het bestemmingsplan '89 – '93 voor ons het uitgangspunt voor wat we als acceptabel zien.
 - Het crossen volgens de hinderwetgeving van dit jaar is leidend
 - De lus van het motorcrossterrein moet er dan af
- Belangrijke voorwaarde is dat dit dan ook gehandhaafd wordt
- Bodemsituatie voormalige stort moet worden opgelost

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

Terug naar natuur

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Daar kan ik niets mee. Veel mensen roepen erover, terwijl ze zelf geen last ervaren. Dat is makkelijk praten.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

Geen idee.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

Er is een groot gevoel van wantrouwen. Ik wil niet aan tafel met mensen die ons hebben bedreigd via o.a. social media. We praten niet met de mensen die ons bedreigd hebben, spullen hebben vernield, allerlei rotzooi op Facebook hebben gezet. Zij doen toch wat ze zelf willen en de gemeente kijkt de andere kant op. Uiteindelijk heeft [REDACTED] per mail laten weten aanwezig te zijn samen met [REDACTED] tijdens de gezamenlijke bijeenkomst. Hierbij geeft de [REDACTED] duidelijk aan dat zij niet aan tafel gaan met personen die hen bedreigd hebben op allerlei manieren en vernielingen hebben aangericht (waarvan tevens aangifte is gedaan).

10. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Over de voortgang. Het is prima om dit via een nieuwsbrief te ontvangen.

11. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

12. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

Kijk naar het woongenot van de burger en niet naar de commercie van clubs die er alleen maar zijn voor mensen uit het buitenland of andere delen van Nederland.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Aanwezig:

██████████ bewoner adres Weerderdijk ██████████ Westerhoven
Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Datum: 08-09-2020

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

- Een terrein dat een spannend contrast vormt met de omringende omgeving. Waar als oorsprong een motief aan ten grondslag ligt van een positief uit de hand gelopen hobby wat zich tot professioneel vlak heeft ontplooit.
- In andere woorden de passie die mensen naast hun dagdagelijkse werk en leven als alternatieve ruimte hebben gevonden.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

- Een open lucht cultuurplek met zijn eigen unieke karakter en geschiedenis.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- Een culturele uiting dat zijn plek binnen de samenleving verdient. Waarbij zeer veel vrijwilligers betrokken zijn en hun persoonlijke passies een plek hebben.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- Een mooie organisatie met internationale allure waar mensen vanuit heel Europa op de georganiseerde evenementen af komen. Als circuit een uniek terrein in Nederland. Iets wat Valkenswaard op de kaart heeft gezet.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- Een afgesloten terrein dat zich o.a. daardoor te weinig opent naar de omringende omgeving en samenleving. Door het open karakter alleen tijdens evenementen en min of meer voor een doelgroep.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- Toen de achteruitrijrace en caravanrace nog deel waren van de evenementen sprak het naast rally en motorcross ook een bredere doelgroep aan.
- Wellicht is een combinatie te maken van een functionele geluidswal in combinatie met een andere invulling.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- Draagvlak creëren door de samenleving meer te betrekken. Met een strategie waar ik denk aan woorden als restruimte en tussentijd.
- Een publieke ruimte dat deels een meer semi openbaar karakter krijgt. Bijvoorbeeld door het koppelen van recreatie aan activiteiten die er plaatsvinden.
- 'Tijdelijke architectuur' zou hier waar mogelijk een pragmatische oplossing bieden.

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- Een terrein dat ruimte toe laat voor initiatief, experiment en waaruit informele samenwerkingsverbanden kunnen ontstaan tussen professionals, amateurs en bewoners. Activiteiten die juist niet in een woonwijk kunnen plaatsvinden, maar dit terrein zich goed voor leent. Voorbeelden kunnen zijn; een doe het zelf-garage, het draaien van buitenfilms, een oefenplek voor muzikanten, een productieplek voor hobbyisten, kunstenaars, architecten, filmmakers, schrijvers en makers. Deze makers zouden als een van de partijen een goede katalysator kunnen spelen voor meer draagvlak. Alles dat zou kunnen vallen onder het kopje 'positief uit de hand gelopen hobby' en waar door kruisbestuiving nieuwe netwerken ontstaan. Het motief dat ten grondslag ligt aan dit terrein en het hiermee eer aan doet.

- Het zou vanuit dit oorspronkelijk motief jammer zijn als het terrein door een commerciële partij gekaapt wordt. Door een deels semi openbaar karakter te geven kan er ook meer draagvlak ontstaan voor huidige activiteiten die er plaatsvinden. En daarmee het voortbestaan van het Eurocircuit.

7. **Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?**

Prima. Ik ben een voorstander van het democratische proces.

8. **Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?**

- Een situatie creëren waar mensen dat democratische proces weten te begeleiden. Met een formeel als een informeel gedeelte. Waarbij het formele gedeelte een Moderator de gesprekken leid (ideaal gezien mogelijk iemand van buiten af die zich inleest met enig gevoel voor humor).
- Bij het informele deel denkend aan zij die zich minder voor een groep kunnen uiten. Eventueel losse gesprekken met kleinere groepjes.

9. **Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?**

- **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**

Zeker, alleen ligt mijn sterkste punt niet bij het spreken voor een groep. En verwacht dat ik hiermee niet alleen voor mijzelf spreek. Als daar rekening mee gehouden kan worden, graag.

-

10. **Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?**

Het verloop van de processen die het project aangaan. En waar ik met mijn achtergrond mee kan denken met ontwerpoplossingen.

11. **Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?**

Ja

12. **Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?**

-

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Aanwezig:

WE Dommelen



Gemeente Valkenswaard

Roger Bueters, Kasper van de Langenberg, Peter Franken en Gwen Rijkers

Datum: 09-09-2020

Vooraf

- Vanuit WE Dommelen wordt aangegeven dat zij niet verkozen zijn als bestuur. Daarmee zijn zij geen formele vertegenwoordiging van Dommelen. Voor de gezamenlijke bijeenkomst wordt gezien of wellicht (ook) leden van het Dommels platform aanwezig kunnen zijn.
- 1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?**
 - Het Eurocircuit is vanuit de historie een echt onderdeel van Valkenswaard. Het is jammer dat er veel gedoe is en grote evenementen daardoor niet meer doorgaan.
 - De communicatie schiet te kort, er is geen centrale agenda van activiteiten. Er lijkt een gebrek aan tolerantie.
 - Bij grote evenementen schieten de ontsluiting en het parkeren te kort.
 - Het terrein ligt er gedateerd bij en is niet geheel meegegaan met de tijd. Het huidige gebruik legaliseren is voor ons geen probleem.
 - 2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?**
 - Het heeft Valkenswaard op de kaart gezet, met name in het verleden.
 - 3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?**
 - a. Vanuit het uw eigen perspectief?**
 - Zie onder 1 en 2
 - b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?**
 - Potentieel positieve effecten voor horeca, middenstand en werkgelegenheid
 - 4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?**
 - a. Vanuit het uw eigen perspectief?**
 - Parkeren tijdens grote evenementen, ook in de nieuwe wijk Lage Heide wordt volop geparkeerd.
 - Wij kunnen ons voorstellen dat omgeving geluidsoverlast ervaart. Wij denken dat de herriesport mee moet gaan met de huidige tijdsgeest van verduurzaming en dat ook moet uitdragen.
 - **Sinds wanneer ervaart u dit zo?**
 - De laatste jaren neemt het aantal majeure evenementen af. Er is bijna alleen nog maar negatieve publiciteit.
 - **Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?**
 - b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?**
 - Het wordt een steeds kleinere gesloten wereld. Valkenswaard ziet het Eurocircuit niet, Valkenswaard hoort het Eurocircuit alleen.
 - 5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?**
 - Maak het terrein laagdrempeliger en toegankelijker
 - Zorg voor betere communicatie en hierdoor meer duidelijkheid. Hierdoor kan aansluiting gevonden worden met omwonenden en Valkenswaard
 - 6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?**

- Een meer laagdrempelig en toegankelijk terrein, waar een breder aanbod is voor meer mensen. Het terrein dient ook goed ontsloten te worden en voldoende en goede parkeervoorzieningen dienen gerealiseerd te worden.
 - Met daarom heen betere communicatie over activiteiten en evenementen.
- 7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?**
- Het is goed dat mensen een mening hebben, mits deze mening gefundeerd is. Het is belangrijk om te achterhalen waarom iemand iets vindt.
- 8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?**
- Probeer een goed en genuanceerd gesprek te voeren. Probeer gezamenlijk te achterhalen waarom iemand iets vindt. Probeer inzichtelijk in elkaars belangen te krijgen.
- 9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?**
- Wij staan open voor een gesprek, mits dit respectvol verloopt.
- 10. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?**
- Via de nieuwsbrief vinden wij prima
- 11. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?**
- Ja
- 12. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?**
- Wij hopen dat het project slaagt en wensen jullie veel succes.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit Dorpsraad Westerhoven & buurtvereniging Braambosch

Aanwezig:

■■■■■■■■■■ dorpsraad Westerhoven

■■■■■■■■■■ dorpsraad Westerhoven; ■■■■■■■■■■ buurtvereniging Braambos

Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Datum: 16-09-2020

Introductie

- Geadviseerd wordt om in beeld te brengen hoe de borging van de te maken plannen plaats vindt, als een fusie van de A2 gemeenten naar 1 gemeente plaats vindt. Het proces inclusief bestemmingsplanprocedure duurt al snel meer dan drie jaar.
- Bij het in beeld brengen van de financiële gevolgen van de verschillende scenario's wordt geadviseerd ook te bekijken in welke mate de gemeente er eventueel geld aan zou kunnen verdienen. Dit zou niet geheel ongewenst kunnen zijn, gezien de slechte financiële situatie van de gemeentelijke financiën.
- Bij de beantwoording van de vragen wordt het 'Eurocircuit' gezien als het herriesport gedeelte in het kader van dit gesprek en verslag.

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

- Een herriesportterrein met een camping. Wij zijn van mening dat het type herriesportactiviteiten die hier plaats vinden, op een terrein zou moeten plaats vinden waar geen of weinig hinder optreedt.
- Wij hebben het idee dat er relatief veel buitenlanders en met name Belgen gebruik maken van het terrein. Het gebruik door Valkenswaardenaren lijkt minder, in onze beleving.
- Er zijn veel mensen in Westerhoven en Braambosch die overlast ervaren van het Eurocircuit. We hebben in het verleden bezwaar ingediend tijdens de vorige bestemmingsplanprocedure.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

- We hebben geen beeld van de positieve impact voor de lokale economie. We denken dat deze impact niet erg groot is.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Geen

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- Naamsbekendheid rondom motor en rallyevenementen. Dit was met name in het verleden het geval. We betwijfelen of deze naamsbekendheid, zeker de laatste jaren, positief van aard is.
- Ons beeld is dat het weinig oplevert voor Valkenswaard. Ook mede gezien het weinig aantal grote evenementen dat tegenwoordig plaats vindt.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

- Geluidsoverlast
- Luchtvervuiling
- Stankoverlast
- CO2 uitstoot door verkeer dat richting het terrein gaat bij evenementen. Niet zo zeer van de crossvoertuigen op het terrein zelf.
- Slechte ontsluiting tijdens grote evenementen

- Parkeeroverlast tijdens grote evenementen.
 - Het komt meermaals voor dat er tot aan het centrum van Westerhoven geparkeerd wordt.
 - Alle bermen staan vol, de nooduitgang van Kempervennen staat vol. De Gemeente Bergeijk is op een gegeven moment gaan handhaven.

Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?

- Een gebrek aan afstemming en daadkracht door het gemeentebestuur van Valkenswaard. Dit blijkt concreet uit het feit dat het bestemmingsplan dat vigerend is stamt uit 1977.
- We hebben tevens het beeld dat in het verleden de wethouders de lakens uitdeelden en dat de tegenkracht vanuit de gemeenteraad minimaal was. Hierdoor zijn de problemen groter geworden.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

- Wij zien op dit moment weinig tot geen toegevoegde waarde voor de Valkenswaardenaar.

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

- Het gemakkelijkst zou zijn om te stoppen met de crossactiviteiten op deze locatie. Dan zijn er veel problemen direct opgelost.
- Er moet sowieso gekeken worden welke andere invulling en ander gebruik van het terrein. Er moet meer synergie plaatsvinden, het moet toegankelijk gemaakt worden voor meer doelgroepen. Het aanbod van activiteiten moet verbreed worden.
- We willen adviseren dat onderzocht wordt of het crossen niet elders plaats kan vinden
- Ten behoeve van elektrische transitie geldt ; dat helder afgesproken moet worden wanneer men stopt met mechanisch crossen ; hoe leg je dat juridisch vast

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

- Wij zien het liefste een combinatiescenario van leisure en natuur.
 - Het is een logische locatie om eventueel natuur tea realiseren. In de context van nabij gelegen natuurgebieden zijn wellicht verbindingen te realiseren. De natuur die deels verloren is gegaan als gevolg van de aanleg van de nieuwe N'69 kan hierdoor impliciet mogelijk deels hersteld worden. Het mag ook gebruiksnatuur zijn, ten behoeve van bijvoorbeeld recreatie en beleving.
- We vinden het acceptabel als de huidige legale situatie rondom de herriesport voortgezet wordt. Randvoorwaardelijk is dan wel:
 - Dat compleet helder wat wel en niet mag;
 - Dat men zich daar aan houdt en dit dus ook gehandhaafd wordt;
 - Bestuurlijk de rug recht wordt gehouden om dit mogelijk te maken en zo te houden
 - De mechanische aandrijving van motoren en auto's moet stoppen. Hiervoor is een overgang naar elektrische aandrijving noodzakelijk. Om dit te bereiken zien wij een besluit als noodzakelijk in overleg met de auto- en motorcrossverenigingen. Met de twee betreffende verenigingen moet een jaartal afgesproken worden (bijvoorbeeld 2025), dat de mechanische herriesport stopt. Dit moet ook juridisch goed vastgesteld worden.

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Dat vinden we prima.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

- Het is belangrijk dat de gemeente transparant is en er geen geheime agenda op nahoudt. Als dit niet gebeurt voer je gesprekken op basis van wantrouwen, terwijl je juist gesprekken moet en wil voeren op basis van vertrouwen.
- Voor de verschillende belanghebbenden geldt daarmee ook dat zij open kaart moeten spelen.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

- **Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?**

Ja, we staan open voor de bijeenkomst in oktober. Dit moet wel op een respectvolle manier gebeuren. Deze bijeenkomst moet naar ons inziens dan ook geleid worden door een goede [REDACTED].

10. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

We zijn akkoord met het ontvangen van de nieuwsbrief.

11. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja. Voor buurtvereniging Braambosch graag naar [REDACTED]

12. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

- Het is wellicht een goed idee om een ontwerpwedstrijd te organiseren of anderzijds de samenwerking met studenten te zoeken, ten behoeve van de invulling van de scenario's
- Betrek wellicht die parkeerplaats ten zuiden van het Eurocircuit bij de planvorming

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Gemeente Bergeijk

Aanwezig:

[REDACTED] gemeente Bergeijk

Roger Bueters en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

Datum: 22-09-2020

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

Een afgesloten terrein, waar een en ander uit de hand is gelopen door het te lang ontbreken van beleid en gebrek aan naleving van regels.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

In het verleden was het een unique selling point voor Valkenswaard. In de huidige situatie een kansrijke plek.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit voor Bergeijk?

Vanuit de gemeente Bergeijk zien we het Eurocircuit - in relatie tot de reeds aanwezige vrijetijdsvoorzieningen en bedrijven - als kans om het gebied als geheel aantrekkelijker te maken. Nieuwe voorzieningen zullen wel aanvullend moeten zijn op het reeds aanwezige aanbod en dit niet beconcurreren.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit voor Bergeijk?

- Geluidsoverlast voor Westerhoven en bijvoorbeeld Center Parcs de Kempervennen
 - Speakers maken onnodig veel herrie
 - Verkeer en parkeren bij grote evenementen is onvoldoende goed geregeld
 - Door het verkeersbesluit om de verbindingsweg af te sluiten voor alle verkeer, is er geen goede ontsluiting en wordt de verkeersdruk afgewenteld op het Bergeijks wegennet dat daar niet geschikt voor is.
- 5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?**
- Realiseer een goede ontsluiting
 - Parkeren goed organiseren
 - Geluidsreductie mede door in te spelen op vernieuwd elektrisch racen
 - Wellicht fysiek-technische maatregelen ten behoeve van geluidsreductie

6. Wat is uw ideaal beeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

We hebben er begrip voor dat een van de scenario's is om het huidig feitelijk legaal gebruik vast te leggen. We hebben echter last van het geluid, aangezien dit tot in Westerhoven reikt. Stappen richting verduurzaming zouden ons inziens goed zijn. Het streven zou mooi zijn om het 'eerste volledig elektrische crossterrein van Nederland van Europa' te zijn.

In ons ideaalbeeld is het Eurocircuit terrein ook:

- Een meer toegankelijk terrein, meer openstelling
- Goede ontsluiting
- Geen geluidsoverlast of geen onrust over geluidsoverlast
- Samenwerking in het gebied (dus niet alleen op het terrein zelf) versterken

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Het is prima dat er verschillende meningen zijn. Het is jammer als mensen er geharnast in zitten. Hier moeten enige stappen gemaakt worden.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

Wij denken dat de gekozen aanpak (brede consultatie) van de gemeente Valkenswaard goed is.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

Waar nodig zijn wij er ambtelijk als stakeholder bij.

10. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Wij vinden het prima om ook via de nieuwsbrief geïnformeerd te worden. Waar omstandigheden de Bergeijkse belangen raken worden wij graag ambtelijk geïnformeerd.

11. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Ja

12. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

Graag stemmen wij nog nader met jullie af om ook onze gemeenteraad te informeren over het gekozen proces in Valkenswaard Toekomst Eurocircuit. We wensen jullie veel succes.

Interviewverslag eerste gespreksronde Toekomst Eurocircuit

Groen & Heem

Aanwezig:

Roger Bueters, Suzan Looijmans, Sippy Nauta en Kasper van de Langenberg, gemeente Valkenswaard

█ gespreksleider

█ Groen
en Heem

█ en █, toehoorders

Datum: 02-09-2020

Opmerkingen vooraf

- Groen en Heem vermoedt een onderverhuur ten behoeve van commerciële activiteiten. Er is daaromtrent recent ook een last onder dwangsom opgelegd.
 - Groen en Heem geeft aan geen zicht te hebben op de financiële stromen op het terrein en Stichting Exploitatie Eurocircuit in het bijzonder
 - Groen en Heem geeft aan alleen mee te willen doen aan de gezamenlijke bijeenkomst, als de kaders waarbinnen dit plaats vindt helder worden gesteld.
 - Groen en Heem geeft aan bang te zijn dat, als er ruimte geboden wordt aan de NRV en MVV voor transitie naar elektrisch, deze verenigingen meteen meerdere dagen gaan claimen om elektrisch te crossen.
 - Groen en Heem geeft aan graag inzicht te hebben in het deelonderzoek zoals uitgevoerd door ZKA Leisure Consultants. De aanpak van dit deelonderzoek, gericht op het in kaart brengen van de maatschappelijke meerwaarde van de huidige situatie en de verschillende scenario's, zal gedeeld worden door de gemeente Valkenswaard.
 - Groen en Heem geeft aan in het kader van het deelonderzoek omgevingseffecten wantrouwend te zijn jegens de uitgangspunten op basis waarvan dit gebeurt. Suzan Looijmans biedt aan samen aan tafel te gaan om deze uitgangspunten gezamenlijk vast te stellen, voordat de omgevingseffecten in kaart worden gebracht.
 - Groen en Heem geeft aan wantrouwend te zijn jegens de toetsing van omgevingseffecten door de Omgevingsdienst zuidoost Brabant (ODZOB). Volgens Groen en Heem heeft de █ twee petten op en is hij al betrokken vanuit het verleden.
 - Groen en Heem geeft aan de voorkeur te hebben de scenario's te beoordelen wanneer deze gereed zijn
 - Groen en Heem geeft aan dat er intimidatie heeft plaats gevonden. Er hebben fysieke bedreigingen plaatsgevonden.
 - Groen en Heem geeft aan dat een gedeelte van de voormalige stortlocatie niet is onderzocht. Dat is het gedeelte waar nu motorcross plaats vindt. Groen en Heem maakt zich zorgen over potentiële bodemverontreinigingen aldaar.
- Vervolgens wordt de beantwoording op de 14 vragen zoals door Groen en Heem vooraf ingediend gedaan door Roger Bueters.
- Daarna wordt overgaan tot de beantwoording op de vragen in het kader van de eerste gespreksronde.

Vragen

1. Wat is uw beeld van het Eurocircuit?

Een mooi gelegen locatie waar diverse verenigingen hun hobby mogen uitoefenen maar waar een commerciële stichting jarenlang bewust de regels aan haar laars lapt en daarmee overlast en schade aan de omliggende leefomgeving veroorzaakt. Bij de crossverenigingen is het lokale karakter volledig verdwenen en oversteekt de commerciële bedrijfsvoering ten voordele van enkele externe (commerciële) belanghebbenden, ten nadele van de inwoners die heel vaak herrie- en stankoverlast moeten ervaren.

2. Wat voegt in uw ogen het Eurocircuit toe aan Valkenswaard?

Zie antwoord op vraag 1, de zogenaamde toegevoegde economische waarde is ons volstrekt onduidelijk en daarbij ook niet financieel onderbouwd en daarmee is deze vermeende toegevoegde waarde naar onze mening gebaseerd op een nostalgisch "gevoel". De aantastingen van natuur en milieu zijn volledig ondergeschikt aan de economische belangen.

3. Welke positieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Zie antwoord op vraag 1 en 2.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

Zie antwoord op vraag 1 en 2.

4. Welke negatieve effecten ziet u van het Eurocircuit?

a. Vanuit het uw eigen perspectief?

Het imago van een "vrijstaat" waar bewust vigerende wet- en regelgeving structureel wordt overtreden door commerciële gebruikers en daarmee overlast en schade aan de omliggende woon- en leefomgeving veroorzakend. Commerciële belangen van enkelen prevaleren boven de welzijnsbelangen van inwoners. Crossactiviteiten met zoveel herrie, fijnstof, stikstofuitstoot etc. dichtbij natuur (waaronder stiltegebied de Malpie) en woonwijk passen niet meer in de huidige tijdsgeschiedenis. Het veroorzaakt onacceptabel veel verspilling van gemeenschapsgeld.

Sinds wanneer ervaart u dit zo?

Sinds het in werking treden van het huidige bestemmingsplan uit 1977 en de huidige milieuvergunning uit 1993, met een duidelijke toename gedurende de laatste decennia.

Wat is de oorzaak dat u dit zo ervaart?

De oorzaak is dat commerciële partijen zich niet aan de vigerende wet- en regelgeving houden en de gemeente haar wettelijke handhavende taak volledig heeft verwaarloosd. Overlast wordt gedurende vele (veel te veel) weekenden ervaren. De "geest" van de vergunning uit 1993 was overlast gedurende slechts een drietal weekenden.

b. Vanuit het algemeen belang in Valkenswaard?

De ondermijning van het democratisch proces door de gemeente Valkenswaard, door bewust de burger een democratische inspraak te onthouden, waarbij de Gemeente Valkenswaard nota bene tegen overtredingen zelden of nooit optreedt. De commerciële en ongewenste crossactiviteiten veroorzaken een negatief imago bij de doelgroepen die willen genieten van de rust en de natuur. De Brainport-doelgroep (belangrijke doelgroep binnen het ambitieuze plan Dommelland) wordt "weggejaagd". Wandelaars op de Malpie ervaren overlast van de herriesport. Herriesport staat ons inziens haaks op de doelen uit de toekomstvisie en het masterplan Dommelland, zoals het aantrekken

van nieuwe bewoners vanuit de Brainport die komen voor rust en groen. (Presentatie van [REDACTED])

5. Wat kunnen we in uw ogen doen om dit te verbeteren?

De gerechtelijke uitspraken naleven en het handhaven van vigerende wet en regelgeving. Daarbij een nieuw bestemmingsplan opstellen, gebaseerd op deugdelijke onafhankelijke onderzoeken (niet door ODZOB of door gemeente of verenigingen geselecteerde onderzoeksbureaus). De invulling van het bestemmingsplan moet het resultaat zijn van een zorgvuldig gemotiveerd en op basis van heldere criteria, inclusief financieel, onderbouwd onderzoek onder 4 gelijkwaardige, deugdelijk afgewogen scenario's. Natuur-en milieubelangen dienen gelijkwaardig, vooraf, te zijn meegewogen.

6. Wat is uw ideaalbeeld / wat zou u graag willen met het terrein als geheel?

Ons ideaalbeeld is een bestemming van het terrein waarbij uit onderzoek gebleken is dat daar een breed maatschappelijk draagvlak voor is en dat het een goede en gezonde woon-en leefomgeving biedt voor omwonenden, de natuur en het milieu.

7. Er zijn veel verschillende meningen over het Eurocircuit. Wat vindt u daarvan?

Wanneer een overheid 40 jaar lang de burger bewust buiten het democratisch proces houdt en niet handhaaft, dan is dat logisch, maar meningen blijven slechts meningen. Dat meningen voor wat betreft de invulling van het gebied door de jaren heen zijn veranderd, dat moge duidelijk zijn.

8. Hoe kan er naar uw idee het beste worden omgegaan met die verschillende meningen en belangen?

Dat is aan het democratisch proces zoals we dat in Nederland kennen. De gemeente Valkenswaard moet nu eens eindelijk de regie naar zich toetrekken als eigenaar van het terrein en de belangen van een gezonde en prettige leefomgeving voor haar eigen inwoners laten profileren boven persoonlijke commerciële belangen van enkelen, voornamelijk externe partijen met geen of nauwelijks binding met Valkenswaard.

9. Staat u open voor contact en ontmoeting met mensen die een andere mening hebben over het Eurocircuit om samen te praten over de toekomst van het terrein?

Zo ja, wat vindt u belangrijk bij zo'n ontmoeting?

Wij staan altijd open voor een maatschappelijk aanvaardbare dialoog met daarbij de kanttekening dat wij niet in gesprek gaan met personen die ons persoonlijk en/of leden van de vereniging in het verleden in een kwaad daglicht hebben gesteld, hebben bedreigd, vernielingen hebben aangericht of zich schuldig hebben gemaakt aan opripend gedrag op sociale media. De gemeente blijft verantwoordelijke in het proces en moet zich onthouden van het uitspelen van partijen.

10. Wat vindt u van de huidige gebouwen?

De huidige gebouwen mogen er helemaal niet staan, volgens ons inzicht is van de 3.500 m2 is slechts 650 m2 legaal.

11. Hoe ziet u de toekomstige situatie qua gebouwen?

De mogelijk toekomstige aanwezige gebouwen zullen in dienst van de sportactiviteiten van de verenigingen moeten staan, ten behoeve van de lokale inwoners, en dienen uiteraard te voldoen aan vigerende wet en regelgeving.

12. Hoe kijkt u tegen onderlinge samenwerking tussen verenigingen aan als het gaat om de gebouwen?

Zit daar voor jullie meerwaarde in? Zo ja, op welke vlakken?

Zie antwoord vorige vraag

13. Hoe en waarover wilt u geïnformeerd worden?

Wij zijn akkoord met het ontvangen van de nieuwsbrief over project toekomst Eurocircuit.

14. Hebben we uw toestemming om uw mailadres op de verzendlijst te plaatsen voor de nieuwsbrief?

Hierbij verleent Groen en Heem Valkenswaard e.o. toestemming voor het gebruik van haar e-mailadres [REDACTED] voor het verzenden van de nieuwsbrief BP Eurocircuit van de Gemeente Valkenswaard.

15. Wilt u nog specifieke zaken kwijt en meegeven aan het projectteam van de gemeente?

Het is aan de gemeente Valkenswaard om na 40 jaar met een gedegen plan te komen voor het terrein met daarin een duidelijke visie voor de toekomst voor het plangebied. Voor Groen en Heem Valkenswaard e.o. staat voorop dat het plan dient te voldoen aan vigerende wet- en regelgeving en dat de uitwerking van het plan significant ten gunste van de woon- en leefomgeving en de natuur en het milieu van het gebied is.

Verslag van het overleg d.d. woensdag 2 september 2020 van 20.00 uur tot 22.30 uur
Plaats: kantoor/vergaderruimte De Hofnar zaal 1.11 Valkenswaard

Onderwerp: project : "Toekomst Eurocircuit"

Aanwezigen van de gemeente Valkenswaard:

Suzan Looijmans: Organisatie Bestuur en juridische ondersteuning "Toekomst Eurocircuit"
Sippy Nauta: communicatie adviseur

Kasper van de Langenberg: project ██████████ "Toekomst Eurocircuit (projectleider ruimtelijke ontwikkelingen)

Roger Bueters: Interim projectmanager: "Toekomst Eurocircuit" (adviseur projectontwikkeling en projectmanagement)

██████████: Dag ██████████ Moderator "Toekomst Eurocircuit"

Aanwezigen van Vereniging Groen en Heem Valkenswaard e.o.:

██████████ bestuur, ██████████

██████████ bestuur, ██████████

██████████ bestuur, ██████████

Toehoorders:

██████████ Belanghebbende

Valkenswaard

██████████ heet ieder welkom en noemt de agendapunten.

Intentie: Wat is er nodig voor een sessie in oktober 2020

Allen: korte introductie

Visie Vereniging Groen en Heem Valkenswaard e.o.:

"Het krachtig stimuleren van positieve ontwikkelingen op het gebied van natuur- milieu- en cultuurhistorie, deze ondersteunen en aanvullen, daartoe zal de vereniging het beleid en plannen van overheden en van overige organisaties in instanties op een positief kritische wijze op de voet volgen".

Ten aanzien van het Eurocircuit komt Groen en Heem op voor behoud van natuur en milieu en ondersteunt omwonenden bij behartiging van (milieu)belangen.

Roger:

geeft een omschrijving van zijn functie en verklaart onpartijdig te zijn.

Vertelt kort over recente ontwikkelingen m.b.t. bestemmingsplan "Toekomst Eurocircuit".

Er worden 4/5 scenario's (4 vaste scenario's en een "maatwerk" scenario) uitgewerkt tbv een sessie oktober 2020 voor een open dialoog t.b.v. het nieuwe bestemmingsplan met alle belanghebbenden/omwonenden. Het scenario moet realiseerbaar zijn.

De scenario's worden aan de Gemeenteraad voorgelegd.

De vier scenario's zijn:

1 Omvormen terrein naar natuur

2 Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan

3 Omvormen terrein tot leisurezone

4 Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren.

Op vragen van Groen en Heem antwoordt Roger dat de vier scenario's gelijkwaardig zijn en dat er uiteindelijk een keuze kan worden gemaakt op basis van serieuze onderzoeken van alle vier de scenario's. Voors en tegens van alle vier worden onderzocht en tegen elkaar afgewogen waarbij belanghebbenden van alle vier de scenario's worden betrokken.

Er zijn 20 groepen van Belanghebbenden/Stakeholders wat de Eurocircuit scenario's betreft. Met elke belanghebbende/stakeholder wordt afzonderlijk een gesprek gevoerd. Er worden geen wensenlijstjes gemaakt. Vereniging Groen en Heem is het 15e gesprek.

Roger rapporteert aan ██████████ waarbij Roger mandaat heeft wat verdere uitvoering van het project "Toekomst Eurocircuit" betreft. Hij heeft Roger verzocht om langjarig betrokken te zijn en heeft hem een Budget toegekend.

Roger werkt samen met ODZOB ██████████

██████████ merkt op dat het ten laste brengen van het budget van noodzakelijke onderzoeken op gespannen voet kan staan met de vereiste zorgvuldigheid van het project.

Kasper:

Een onderzoeksbureau is ingeschakeld: ZKA in Den Bosch.

"ZKA Leisure Consultants is toonaangevend in het oplossen van vraagstukken in de vrijetijdseconomie. Samen met onze opdrachtgevers brengen we belangrijke verandering teweeg. We helpen plannen realiseren."

bron: zka.nl

Hij geeft aan dat dit een onafhankelijk bureau is. Het gaat om een integrale benadering.

Verwachting is dat in november 2020 de eerste resultaten geleverd zullen worden

Deze resultaten worden dus na de "Oktober 2020 sessies" "Toekomst Eurocircuit" geleverd.

Het bureau wordt betaald uit het budget van Roger.

Sippy:

Er wordt een enquête uitgezet in Valkenswaard m.b.t. Toekomst Eurocircuit.

Inwoners kunnen dan hun mening geven over het voortbestaan van het Eurocircuit

Het is nog niet duidelijk of de enquête ook wordt uitgezet in Westerhoven en Bergeijk. De wenselijkheid ervan wordt onderzocht.

Opmerking ██████████: de Dorpsraad Westerhoven heeft destijds samen met Groen en Heem een zienswijze ingediend op het ontwerp bestemmingsplan

██████████
Een vast scenario kiezen zal niet mogelijk zijn. Een scenario zal altijd maatwerk moeten zijn.

Een scenario is afhankelijk van Wet- en Regelgeving.

Als de eerste resultaten van bureau ZKA Leisure Consultants, Den Bosch pas geleverd worden in november 2020 dan hebben de gesprekken/ sessies in oktober 2020 weinig waarde.

Een enquête onder inwoners van Valkenswaard heeft geen meerwaarde t.o.v. de al aangeboden handtekeningenpetities en de al in opdracht van de gemeente gehouden enquête.

Inwoners zijn in het algemeen niet op de hoogte van Wet- en Regelgeving.

██████████
geven verduidelijking over de kloof tussen vergunde situatie van 1993 en de huidige feitelijke situatie, in relatie tot ervaren overlast van belanghebbenden/omwonenden (het maatschappelijk draagvlak van de crossactiviteiten). Hoe wordt tegemoet gekomen aan de veroorzaakte overlast voor inwoners van Valkenswaard.

Wens gemeenteraad was voor Eurocircuit het uitbreiden van de activiteiten. Naar buiten toe werd de indruk gewekt dat het forse uitbreiden slechts "een onsje meer of een onsje minder". zou betreffen.

Het scenario dat uiteindelijk gekozen wordt door belanghebbenden behoeft niet overgenomen worden door de gemeenteraad. En wat dan? Komt er dan weer een eigen "gemeenteraad" variant?

Er wordt verwezen naar Visie programma "De Grootte Heide" (DGH-VW) door de raad vastgesteld.

in april 2017.

Tijdens de voorafgaande presentatie voor de gemeenteraad werd door de onderzoekers gesteld dat "herriesport" Eurocircuit niet past bij het programma.

Begin 2012 is gestart met het bestemmingsplan Eurocircuit, maar is "in het slop geraakt". Van belang is één bestemmingsplan. Juridische kaders moeten duidelijk zijn voor conservering van bestaande situatie, noodzakelijk voor te verlenen milieuvergunningen aan Motorcrossvereniging Valkenswaard en Nederlandse Rallycrossvereniging. Van rechtswege is geluidscontour ontstaan per 1 juli 1993.

Roger/Kasper

Stichting Exploitatie Eurocircuit, [REDACTED] is opgeheven.....!

[REDACTED]
Stichting Exploitatie zal naar zijn mening doorgang vinden onder een andere noemer. De Nederlandse Rallycrossvereniging organiseert nu al commerciële trainingen en wedstrijden onder het mom van sport. Naast het betalen van lidmaatschap moet er ook fors extra worden betaald door deelnemers, en ook door bijvoorbeeld rijders, monteurs etc. Gemeente Valkenswaard schiet tekort in het geven van duidelijkheid en transparantie. Intensiteit van het gebruik is enorm toegenomen, zoals feitelijk aantal weekenden, toegestaan maximaal gebruik van 8 uur wordt niet nageleefd, er is fijnstof/stikstof belasting op mens en flora & fauna, geluidsoverlast in stiltegebied de Malpie, etc. Commercie en financieel gewin over [REDACTED] sen. Woningen/bewoners, natuurgebieden worden met een veel te hoge geluidsbelasting geconfronteerd. Er is feitelijk sprake van een "grote lawaaimaker", hetgeen in juridische en planologische zin niet het geval is. Ook de milieuvergunning van 1993 biedt geen ruimte daarvoor. Bovendien hebben inwoners in 1993 duidelijk door middel van bezwaren aangegeven de overlast te willen beperken, vooral in de weekenden.. .

De afgelopen 25 jaar was er geen benul van een ontstane geluidszone. In 1993 is verzuimd nieuw bestemmingsplan Buitengebied vast te leggen. Momenteel is er spanning tussen de te conserveren situatie en de wensen/verwachtingen van, met name, de Nederlandse Rallycrossvereniging/ de Stichting Exploitatie Eurocircuit.

Bewoners klagen over overlast, maar klachten van individuen worden gebagatelliseerd en genegeerd door het college van B&W van de gemeente Valkenswaard. Vereniging Groen en Heem Valkenswaard e.o. biedt een platform aan de bewoners van Valkenswaard e.o. en ondersteunt inwoners en leden.

Sindsdien is er sprake geweest van intimidaties, vernielingen en bedreigingen richting leden van de vereniging Groen en Heem, en richting diverse omwonenden, naast volstrekt onacceptabele uitingen op sociale media door vertegenwoordigers van de crossverenigingen en door vrijwilligers van de verenigingen.

Stichting Exploitatie Eurocircuit is een commercieel bedrijf. Het gaat allang niet meer om circuits voor leden van een lokale motor- of rallyvereniging. Er worden commerciële grootschalige activiteiten en evenementen georganiseerd, het circuit is door bedrijven en particulieren af te huren. Er is continue sprake van trainings- en wedstrijdactiviteiten met vele internationale deelnemers die daarvoor extra moeten betalen en voor allerlei activiteiten voor sponsors en dealers, alsmede voor bedrijven, etc.

Groen en Heem heeft herhaaldelijk gewezen op de noodzaak om inzage te krijgen in de financiële jaarrekeningen en om financiële geldstromen inzichtelijk te maken. Is de gemeente in detail op de hoogte van de financiën van de verenigingen en de commerciële exploitant (Stichting)? Wat zijn de opbrengsten voor de gemeente Valkenswaard (en dus voor haar inwoners)? Is er sprake van winstgevendende exploitatie die vooral ten goede komt aan de Stichting Exploitatie Eurocircuit met gebruikmaking van gronden die gehuurd worden van de gemeente (en worden onderverhuurd)?

Zijn er randvoorwaarden die door B&W en de raad zijn opgelegd aan projectleiders?

Antwoord Roger: nee, inhoudelijk niet. Er is een budget afgesproken met Hans Appelmans
Opdracht is om z.s.m. tot een vernieuwd en up-to-date bestemmingsplan en vergunning(en) te komen.

Het standpunt moet zijn dat de verantwoordelijk en deskundigheid om te komen tot de regels in het bestemmingsplan bij de gemeente ligt. Bovendien kan er volgens [REDACTED] geen twijfel meer zijn over de overlastproblematiek na de uitgebreide correspondentie daarover met de gemeente en de gevoerde en lopende procedures.

Roger:

geeft aan dat de gemeente concrete regels opstelt, maar om de regels zo goed mogelijk op te kunnen stellen willen ze graag input van Groen en Heem.

[REDACTED]
Groen en Heem wil constructief en positief meedenken met beleidsmakers en deskundigen van de gemeente Valkenswaard. Groen en Heem is géén beleidsmaker. We hebben te maken met wet- en regelgeving. De regie en verantwoordelijkheid ligt bij de gemeente.

Afspraken c.q. Wensen:

Vereniging Groen en Heem e.o. denkt graag mee. Deelname van Groen en Heem aan een gesprek in oktober 2020 is onder meer afhankelijk van de uitwerking van de vier scenario's en de nog vast te stellen agenda voor de bijeenkomst. Niet ondersteund wordt een bijeenkomst met als doel om partijen er samen uit te laten komen. Gewenst wordt een bijeenkomst met een (op hoofdlijnen) onderzoekend karakter, gericht op de vier scenario's. Bovendien zijn er in oktober 2020 nog geen uitspraken gedaan over een aantal lopende juridische beroepszaken.

Koppeling Toekomst Eurocircuit aan visie Grote Heide / Dommelland.

Blijft de begrenzing van Het Eurocircuit dezelfde in het nieuwe bestemmingplan?

Inwoners van Valkenswaard hebben er recht op om te weten waar het gemeenschapsgeld aan wordt besteed.

De gemeente Valkenswaard dient te werken met onafhankelijke onderzoek- adviesbureaus die onafhankelijke en betrouwbare onderzoeken uitvoeren, adviezen geven.

Géén "gesjoemel" met cijfers, resultaten etc.

Roger werkt samen met ODZOB. Opgemerkt wordt dat [REDACTED] niet onafhankelijk is en gezien wordt als "verlengstuk" van de gemeente.

Betrokken dient te worden de problematiek van de illegale chemische (bedrijfs)afvallozingen op de voormalige vuilstort aan de Victoriédijk, met name het deel dat nu gebruikt wordt door de Motorcrossvereniging.

Belanghebbenden/stakeholders up-to-date houden over het Eurocircuit

Toezending aan/te verschaffen aan Groen en Heem:

Notulen, verslag gesprekken met belanghebbenden/stakeholders

Onderzoeksrapport van Pels Rijcken naar de juridische (on)mogelijkheden, in relatie tot de huidige feitelijk plaatsvindende activiteiten.

Het onderzoek van ODZOB naar de aangepaste ligging van de motorcrossbaan van medio augustus

Resultaten van bureau ZKA Leisure Consultants, Den Bosch, beschikbaar vanaf november 2020

Rapportage Maarten van Leeuwen m.b.t. tot de vergunningen Eurocircuit

De volgende bijeenkomst wordt in onderling overleg vastgesteld
Het initiatief hiervoor ligt bij de gemeente Valkenswaard

Bijlage

Vragen vooraf ingestuurd door Groen en Heem incl beantwoording door Roger Bueters, gemeente Valkenswaard

1 - Wat is jullie opdracht? Aan wie rapporteren jullie?

Mijn opdracht is om 4 scenario's uit te werken en mijn opdrachtgever is Hans Appelmans. Wat is de reden van jullie vraag over aan wie wij rapporteren?

2a - Met wie voeren jullie gesprekken? Ook met belanghebbenden voor beoordeling scenario's leisurezone of voor het oerbos?

We spreken met de gebruikers van het terrein, direct omwonenden en andere direct belanghebbenden. Alle scenario's, dus ook natuur en leisurezone, worden vervolgens samen met alle belanghebbenden besproken tijdens de sessie in oktober.

2b - We spreken met gebruikers, omwonenden en andere direct belanghebbenden

Daarnaast laten we objectief onderzoek doen voor elk scenario op het gebied van financiën, juridisch, milieu etc. Beoordeling en afweging vindt uiteindelijk door de gemeenteraad plaats. In oktober kunnen deelnemers aan het gezamenlijke overleg aangeven wat daar goed aan is en wat niet.

3 - Hoe zijn scenario's tot stand gekomen? Zijn ze als gelijkwaardig te beschouwen? Op basis waarvan vindt weging van voors en tegens plaats?

De vier scenario's zijn ambtelijk tot stand gekomen (circa 15 personen). De scenario's zijn gelijkwaardig in het proces. De vier scenario's zijn inhoudelijk uiteraard niet gelijk. De weging vindt plaats op basis van de verschillende onderzoeken die uitgevoerd worden (maatschappelijke gevolgen, meerwaarde, enz.) De weging doet de projectgroep niet, dat doet de gemeenteraad.

4 - Betreft het (scenario onderzoek?) het Eurocircuit met alle activiteiten, ook inclusief fietscross, hondenvereniging e.a. verenigingen?

Ja

5 - Waarom omvat de vragenlijst geen vragen over een mogelijke invulling van terrein als oerbos, of onderdeel Leisurezone? Hoe serieus zijn de scenario's?

De vragenlijst gaat over het huidige gebruik en ervaringen daarmee. Ook vragen we iedereen naar mogelijk toekomstig gebruik (niet alleen naar scenario 2 en 3). Dat is stap 1. In oktober gaan we met elkaar over alle scenario's (gelijkwaardig) in gesprek. Dat is stap 2.

6 - Is het vertrekpunt voor de motor- en rallycross het belang van de sport voor lokale verenigingen of is dat het huidige commerciële verdienmodel en de rendabele exploitatie? Betrekken jullie bij het onderzoek ook de toekomstige rol van de Stichting Exploitatie Eurocircuit (de huidige exploitant)? Zijn zij een gesprekspartner?

We spreken alle verenigingen als gebruiker van het Eurocircuit terrein. De sessie in oktober is er juist voor om naar elkaar uit te spreken wat haalbaar is of juist niet. Wij hebben geen vertrekpunt i.r.t. motor- en rallycross. Tijdens het overleg met SEE is ons aangegeven dat SEE ophoudt te bestaan.

7 - Is de inzichtelijkheid van de financiële jaarcijfers van de afgelopen jaren een randvoorwaarde voor de gemeente? Een en ander o.a. in het licht van verantwoording van besteding van gemeenschapsgeld naar de inwoner. De gemeente biedt de mogelijkheid van exploitatie tegen niet marktconforme huurtarieven van de terreinen, momenteel ten voordele van vele externe bedrijven ten nadele van het gemeenschapsgeld van inwoners van Valkenswaard.

Bij de ontwikkeling van de toekomstscenario's wordt ook een financiële paragraaf uitgewerkt.

8 - De terreinen worden verhuurd voor jaarlijks € 12.000 (motorcrossterrein) en € 24.000 (rallycrossterrein). Deze opbrengsten staan in geen verhouding tot de bestedingen van gemeenschapsgeld voor bestemmingsplan, vergunningen, controles, procedures, etc. die momenteel ca € 1,4 miljoen bedragen. Wat bepaalt de maatschappelijke aanvaardbaarheid voor dit enorme verschil? Zijn onderzoeken gedaan ter bepaling van de economische spin-off ten voordele van de gemeenschap of berust een en ander op “gevoel” wat de economische meerwaarde voor Valkenswaard betreft? Worden er nog toekomstige onderzoeken ter vaststelling hiervan gedaan?

We richten ons op de toekomstige situatie. We brengen zowel de financiële als maatschappelijke meerwaarde per scenario in beeld. Het is vervolgens aan de gemeenteraad om de verschillende aspecten in de beoordeling van alle scenario's af te wegen en een keuze te maken voor een scenario. Met het toekomstscenario worden ook alle onderliggende elementen opnieuw vastgelegd – volgens de regels die daarvoor gelden.

9 - De afgelopen jaren werden gekenmerkt door wantrouwen, tegenwerking, traineren, demonisering, etc. Pogingen om met de gemeente te proberen de “diepe kloof” tussen enerzijds vergunde en legale activiteiten en de feitelijke huidige activiteiten anderzijds, (waarvan een groot deel illegaal), te slechten, bleken onmogelijk. Wat is er veranderd in de houding en opstelling van de gemeente? Hoe denken jullie de vertrouwenscrisis op te kunnen lossen? Per slot van rekening hebben jullie een tijdelijke opdracht.

Mijns inziens maakt de gemeente een juiste move om de toekomst van het circuit op deze manier aan te vliegen, waarbij alle partijen betrokken worden. Ook de gemeente wil naar een betere situatie en relatie met alle betrokken partijen. Mijn opdracht is het uitwerken van de scenario's. En het scenario dat de raad uiteindelijk kiest moet ervoor zorgen dat er eindelijk duidelijkheid komt voor iedereen. Want zo doorgaan wil niemand.

10 - Worden er onderzoeken o.i.d. gedaan om de haalbaarheid van de scenario's oerbos en Leisurezone te kunnen beoordelen? Zo nee, hoe worden alternatieven afgewogen? Omvatten analyses ook een financiële paragraaf?

Ja, evenals de andere 2 scenario's. Elk scenario wordt op dezelfde manier onderzocht.

11 - Het belang van natuur en milieu lijkt opnieuw weer onderbelicht te worden. Hoe waarborgen jullie dat, vooraf, belangen van natuur en milieu (gelijkwaardig) worden meegenomen?

Wat bedoelt u met weer? Wat is de aanleiding voor uw vraag? De scenario's worden door beleidsambtenaren, de ODZOB en adviesbureaus beoordeeld. Nogmaals kan ik aangeven dat de vraagstukken natuur en milieu gelijkwaardig worden meegenomen.

12 - Telefonisch sprak de [REDACTED] Bueters over een 5e scenario. Kunt u daar inhoudelijk meer expliciet over zijn? Waar is dat van afhankelijk? De vragen lijken al te gaan in de richting van “streven naar mogelijk consensus”. Vormt het “wensenlijstje” van motorcross en rallycross hierbij het uitgangspunt? Bent u op de hoogte van dat lijstje?

Het gaat om een mogelijk combinatie van de 4 scenario's. Ik heb dat 5^e scenario genoemd in het telefoongesprek met u. We kunnen daar inhoudelijk niets over zeggen, want er is nu geen 'inhoudelijk' 5^e scenario. Maar u bent zelf een van de betrokkenen die samen met andere partijen invloed heeft op alle scenario's. En als er uit de gesprekken blijkt dat een combinatie van scenario's een goed idee is, dan sluit ik dat niet op voorhand uit.

Nee, het is niet per definitie het uitgangspunt om vooraf al te streven naar consensus. Ons uitgangspunt zijn de gesprekken die we voeren met ALLE belanghebbenden en de sessie in oktober. De wensenlijstjes van MVV en NRV zijn geen uitgangspunt. Het uitgangspunt is wel dat jullie gezamenlijk brainstormen en vooral ook luisteren naar elkaar. Mogelijk worden er dan uitgangspunten geformuleerd waar gezamenlijk draagvlak voor is.

13 - Hoe betreft de gemeente de diverse gehouden enquêtes en handtekeningenpetities bij het scenario onderzoek?

We zetten een nieuwe peiling uit eind dit jaar, nadat we de scenario's hebben uitgewerkt, zodat we up-to-date informatie hebben.

14 - Betrekken jullie in het onderzoek ook het nog steeds ontbreken van voldoende duidelijkheid omtrent mogelijke verontreinigingen vanwege illegale chemische (bedrijfs)afvallozingen op de gesloten vuilstortplaats? Het motorcrosscircuit ligt voor een belangrijk deel op de vuilstort.

Waar blijkt illegale afvallozing uit? Daar is ons (mij) niets over bekend. Dit lijkt me overigens een handhavingszaak, dit project gaat over de toekomst.

Van: Toekomst Eurocircuit
Verzonden: donderdag 17 september 2020 10:34
Aan: Groen en Heem
Onderwerp: RE: conceptverslag bijeenkomst Groen en Heem
Bijlagen: 20200902 Bijlage Beantwoording vragen G&H.pdf; 20200902 Gesprekoverslag Toekomst Eurocircuit Groen en Heem.docx

[REDACTED] en collega's van Groen en Heem,

- Hierbij het gespreksverslag (WORD) van ons gesprek inzake toekomst eurocircuit. Dit is het verslag waarin de vragen zoals door ons opgesteld vooraf door jullie zijn beantwoord, waarvoor nogmaals dank.
 - o Graag ontvangen we jullie bevestiging of laatste aanvullingen en/of correcties, zodat we dit verslag samen kunnen vaststellen
 - o Dit verslag wordt, net als alle andere verslagen met andere door ons gesproken belanghebbenden, toegevoegd aan het eindrapport. Hierdoor is voor de gemeenteraad en alle lezers van het eindrapport transparant hoe alle betrokken partijen over dezelfde gestelde vragen denken.
 - o In de andere bijlage (PDF) antwoorden op de door jullie ingezonden vooraf gestelde vragen, ter informatie.
- Goed dat jullie voor jezelf ook een verslag hebben gemaakt. Dit door jullie gemaakte verslag wordt geen onderdeel van eindrapport en gaan we ook niet officieel vaststellen. Wel ontvangen jullie hierbij ons antwoord op de items die jullie onderaan jullie eigen verslag hebben genoemd:
 - o Het verschaffen van de gespreksverslagen van de eerste gespreksronde gebeurt wanneer de definitieve rapportage gereed is.
 - o Het rapport van Pels Rijcken wordt u verschaft door Suzan Looijmans nadat het collegebesluit is genomen. Dit is op zijn vroegst na 22 september.
 - o Het onderzoek van QD208 naar de aangepaste ligging van de motorcross wordt u door Suzan Looijmans verschaft.
 - o De aanpak van het gedeelte 'beoordeling maatschappelijke waarde', hetgeen ZKA uitvoerd in opdracht van de gemeente, wordt op de website gepubliceerd. U krijgt een mailtje van mij (Kasper) wanneer dit op de website staat, volgende week.
 - o Uw laatste wens is mij niet helder "rapportage Maarten van Leeuwen mbt de vergunningen Eurocircuit". Wat bedoelt u precies met dit verzoek?

Met vriendelijke groet,

Kasper van de Langenberg | Project [REDACTED] Toekomst Eurocircuit

de Hofmar 15 | 5554 DA Valkenwaard | T 040 208 34 44 | www.valkenwaard.nl

Informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde. Indien dit bericht wordt ontvangen door anderen, verzoeken wij u het terug te sturen. Dit bericht is gecontroleerd op virussen en content met behulp van MailMarshal en Sophos Anti-Virus.

—Oorspronkelijk bericht—

Van: Groen en Heem [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 15 september 2020 11:40
Aan: Toekomst Eurocircuit <toekomst@eurocircuit.valkenwaard.nl>
Onderwerp: conceptverslag bijeenkomst Groen en Heem

Beste Kasper,

hierbij het door ons gemaakte verslag van de bijeenkomst op 2 september.
Graag horen we van jullie of jullie het met het verslag eens zijn, of dat aanpassingen/aanvullingen nodig zijn.

met vriendelijke groeten, namens het bestuur [REDACTED]

Van: Groen en Heem [REDACTED]
Verzonden: donderdag 17 september 2020 20:32
Aan: Toekomst Eurocircuit
Onderwerp: RE: conceptverslag bijeenkomst Groen en Heem

Beste Kasper, Roger,

Zoals aangegeven in het document "2020.08.30 Agenda en bespreekpunten eerste gespreksronde" verzochten we om integrale opname van het document in het dossier dat t.z.t. naar de gemeenteraad gaat. Nu worden onze opmerkingen vooraf (onze vragen) losgekoppeld en in een separate bijlage beantwoord. Hier stemmen wij niet mee in en verzoeken nogmaals om integrale opname van het document zoals wij dat op 30 augustus hebben toegezonden. Uiteraard kan de beantwoording van de vragen door Roger als een separaat document worden toegevoegd.

Met het gespreksverslag, zoals door jullie in concept opgesteld, kunnen wij niet instemmen. De opmerkingen vooraf zijn onvolledig, hier en daar onduidelijk, tendentius en ten dele volstrekt onherkenbaar.

Het is ook geen verslag maar slechts een uit zijn context gebrachte opsomming, vanuit het perspectief van de gemeente van de bijdrage van Groen en Heem tijdens het gesprek.

Het verbaast ons dat jullie het door ons opgestelde gespreksverslag niet willen becommentariëren en, na gezamenlijke vaststelling, willen opnemen in het eindrapport voor de gemeenteraad. Het door ons nu vastgestelde verslag zal mogelijk t.z.t door ons ter informatie aan de gemeenteraad worden toegestuurd. We zijn van mening dat het verslag, ter wille van openheid en transparantie, ter kennisname van de raad moet worden gebracht.

We vertrouwen er op dat deze mail toegevoegd wordt aan het eindrapport.

met vriendelijke groeten, namens het bestuur

[REDACTED]

Op 17 september 2020 om 10:23 schreef Toekomst Eurocircuit <toekomsteurocircuit@valkenswaard.nl>:

[REDACTED] en collega's van Groen en Heem,

•Hierbij het gespreksverslag (WORD) van ons gesprek inzake toekomst eurocircuit. Dit is het verslag waarin de vragen zoals door ons opgesteld vooraf door jullie zijn beantwoord, waarvoor nogmaals dank.

oGraag ontvangen we jullie bevestiging of laatste aanvullingen en/of correcties, zodat we dit verslag samen kunnen vaststellen

oDit verslag wordt, net als alle andere verslagen met andere door ons gesproken belanghebbenden, toegevoegd aan het eindrapport. Hierdoor is voor de gemeenteraad en alle lezers van het eindrapport transparant hoe alle betrokken partijen over dezelfde gestelde vragen denken.

oIn de andere bijlage (PDF) antwoorden op de door jullie ingezonden vooraf gestelde vragen, ter informatie.

•Goed dat jullie voor jezelf ook een verslag hebben gemaakt. Dit door jullie gemaakte verslag wordt geen onderdeel van eindrapport en gaan we ook niet officieel vaststellen.

Wel ontvangen jullie hierbij ons antwoord op de items die jullie onderaan jullie eigen verslag hebben genoemd:

oHet verschaffen van de gespreksverslagen van de eerste gespreksronde gebeurt wanneer de definitieve rapportage gereed is.

oHet rapport van Pels Rijcken wordt u verschaft door Suzan Looijmans nadat het collegebesluit is genomen. Dit is op zijn vroegst na 22 september.

oHet onderzoek van ODZOB naar de aangepaste ligging van de motorcross wordt u door Suzan Looijmans verschaft.

oDe aanpak van het gedeelte 'beoordeling maatschappelijke waarde', hetgeen ZKA uitvoerd in opdracht van de gemeente, wordt op de website gepubliceerd. U krijgt een mailtje van mij (Kasper) wanneer dit op de website staat, volgende week.

oUw laatste wens is mij niet helder 'rapportage Maarten van Leeuwen mbt de vergunningen Eurocircuit'. Wat bedoelt u precies met dit verzoek?

Met vriendelijke groet,

Kasper van de Langenberg | Project [REDACTED] Toekomst Eurocircuit

de Hofnar 15 | 5554 DA Valkenswaard | T 040 208 34 44

Van: Groen en Heem [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 15 september 2020 11:40
Aan: Toekomst Eurocircuit <toekomsteurocircuit@valkenswaard.nl>
Onderwerp: conceptverslag bijeenkomst Groen en Heem

Beste Kasper,

Hierbij het door ons gemaakte verslag van de bijeenkomst op 2 september.
Graag horen we van jullie of jullie het met het verslag eens zijn, of dat aanpassingen/aanvullingen nodig zijn.

met vriendelijke groeten, namens het bestuur [REDACTED]

Van: Groen en Heem [REDACTED]
Verzonden: donderdag 1 oktober 2020 14:49
Aan: Toekomst Eurocircuit
CC: Roger Bueters; Hans Appelmans; [REDACTED]
Onderwerp: RE: conceptverslag bijeenkomst Groen en Heem

Geachte [REDACTED] van de Langenberg,

Het heeft verder geen zin om in discussie te treden. We zien daar verder ook van af.

Hieronder onze reactie samengevat:

- Met het door u opgestelde verslag van de bijeenkomst van 2 september zijn wij niet akkoord. Het is slechts een opsomming welke uit de context van het gesprek is gehaald, delen zijn tendentius, voor ons niet herkenbaar, onjuist en onbegrijpelijk.
- Wij verzoeken u nogmaals met klem om het door ons opgestelde en vastgestelde gespreksverslag op te nemen in het eindverslag, c.q. de eindrapportage.
- Het op 30 augustus aan u toegezonden document met beantwoording van de door u gestelde vragen, is door ons aangevuld met vragen vooraf ter bespreking. Wij verzoeken u expliciet, voorafgaande aan het gesprek, om het document integraal op te nemen in het eindverslag, c.q. de eindrapportage. Ons verzoek niet honoreren getuigt niet van een constructieve, betrouwbare houding.
- Wij verzoeken u nadrukkelijk dit mailbericht en dat van 17 september toe te voegen aan het eindverslag, c.q. de eindrapportage.

In cc versturen we dit mailbericht tevens aan de projectleider, de ambtelijke opdrachtgevers en aan de bestuurlijk verantwoordelijk wethouder.

Na afronding van het eindverslag, c.q. de eindrapportage zullen wij de gemeenteraad eveneens op de hoogte brengen en de relevante stukken ter informatie toesturen.

Deze vorm van eenzijdige, vooraf niet aangekondigde besluitvorming, getuigt niet van een zorgvuldige, professionele aanpak en draagt zeker niet bij aan een toekomstig constructief overlegproces.

met vriendelijke groeten, namens het bestuur [REDACTED]

> Op 30 september 2020 om 15:39 schreef Toekomst Eurocircuit <toekomsteurocircuit@valkenswaard.nl>:

>

>

> Geachte [REDACTED]

>

> 1. Onderzoek maatschappelijke meerwaarde & enquête

>

> Inmiddels staat de opdrachtschrijving zoals overeengekomen tussen de gemeente en ZKA op de website. (onder kopje onderzoek). Er staat daar ook een nadere toelichting (als los bestand) bij.

> Wij vonden het een prima suggestie van u om deze te delen. Nu is dit voor eenieder beschikbaar. Voor wat betreft de enquête: er is nog geen opdrachtbeschrijving beschikbaar of bureau geselecteerd.

>

> https://www.valkenswaard.nl/in-valkenswaard/nieuws-eurocircuit_45236/

>

> 2. Verslag gesprek 'eerste gespreksronde'

>

> Zoals collega Roger Bueters reeds met u besproken heeft het volgende. Het door ons opgestelde verslag zal bijgevoegd worden aan de eindrapportage. Dit doen we zo bij alle gesprekken met verschillende partijen die we hebben gevoerd in het kader van deze 'eerste gespreksronde'. Hierbij hebben alle partijen op dezelfde vragen antwoorden gegeven. Dit hebben wij kernachtig genoteerd met goedkeuring van de geïnterviewden. De beantwoording van de door jullie vooraf extra ingestuurde vragen voegen wij graag als bijlage daarbij toe. Het maakt dus geen onderdeel uit van het verslag, maar is wel als bijlage raadpleegbaar voor eenieder die de eindrapportage gaat lezen. Het door jullie zelf gemaakte verslag maakt echter geen deel uit van de eindrapportage.

>

> Met vriendelijke groet,

>

> Kasper van de Langenberg

>

> de Hofnar 15 | 5554 DA Valkenswaard | T 040 208 34 44 |

> www.valkenswaard.nl

>

>

>

>

>

> Informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde. Indien dit bericht wordt ontvangen door anderen, verzoeken wij u het terug te sturen. Dit bericht is gecontroleerd op virussen en content met behulp van MailMarshal en Sophos Anti-Virus.

>

>

>

>

> -----Oorspronkelijk bericht-----

> Van: Groen en Heem [REDACTED]

> Verzonden: vrijdag 18 september 2020 11:00

> Aan: Toekomst Eurocircuit <toekomsteurocircuit@valkenswaard.nl>

> Onderwerp: RE: conceptverslag bijeenkomst Groen en Heem

>

> Beste Kasper,

>

> In reactie op ons verzoek om de opdrachtschrijving aan het bureau ZKA en het marketing bureau voor de enquête krijgen we als antwoord dat de aanpak van het onderzoek ZKA wordt gepubliceerd t.z.t op de website.

> Dat is echter geen antwoord op onze vraag.

> We verzoeken om de opdrachtschrijvingen aan externe bureaus, waaronder concreet nu die aan ZKA en het marketingbureau dat de enquête gaat verzorgen.

>

> Graag vernemen we of we deze informatie al dan niet op korte termijn tegemoet kunnen zien. In geval van een afwijzing van het verzoek zouden we ook graag de beweegredenen vernemen.

>

> met vriendelijke groeten, namens het bestuur [REDACTED]

[REDACTED]

>

> Op 17 september 2020 om 10:23 schreef Toekomst Eurocircuit <toekomsteurocircuit@valkenswaard.nl>:

>

> Beste [REDACTED] Groen en Heem,

>

> • Hierbij het gespreksverslag (WORD) van ons gesprek inzake toekomst eurocircuit. Dit is het verslag waarin de vragen zoals door ons opgesteld vooraf door jullie zijn beantwoord, waarvoor nogmaals dank.

> o Graag ontvangen we jullie bevestiging of laatste aanvullingen en/of

> correcties, zodat we dit verslag samen kunnen vaststellen o Dit verslag wordt, net als alle andere verslagen met andere door ons gesproken belanghebbenden, toegevoegd aan het eindrapport.

> Hierdoor is voor de gemeenteraad en alle lezers van het eindrapport transparant hoe alle betrokken partijen over dezelfde gestelde vragen denken.

> o In de andere bijlage (PDF) antwoorden op de door jullie ingezonden vooraf gestelde vragen, ter informatie.

>

> • Goed dat jullie voor jezelf ook een verslag hebben gemaakt. Dit door jullie gemaakte verslag wordt geen onderdeel van eindrapport en gaan we ook niet officieel vaststellen.

> Wel ontvangen jullie hierbij ons antwoord op de items die jullie onderaan jullie eigen verslag hebben genoemd:

> o Het verschaffen van de gespreksverslagen van de eerste gespreksronde gebeurt wanneer de definitieve rapportage gereed is.

> o Het rapport van Pels Rijcken wordt u verschaft door Suzan Looijmans nadat het collegebesluit is genomen. Dit is op zijn vroegst na 22 september.

> o Het onderzoek van ODZOB naar de aangepaste ligging van de motorcross wordt u door Suzan Looijmans verschaft.

> o De aanpak van het gedeelte 'beoordeling maatschappelijke waarde', hetgeen ZKA uitvoerd in opdracht van de gemeente, wordt op de website gepubliceerd. U krijgt een mailtje van mij (Kasper)

wanneer dit op de website staat, volgende week.

> oUw laatste wens is mij niet helder 'rapportage Maarten van Leeuwen mbt de vergunningen Eurocircuit'. Wat bedoelt u precies met dit verzoek?

> Met vriendelijke groet,

> Kasper van de Langenberg | Project ██████████ Toekomst Eurocircuit

> de Hofnar 15 | 5554 DA Valkenswaard | T 040 208 34 44 |
> www.valkenswaard.nl

> Informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor geadresseerde. Indien dit bericht wordt ontvangen door anderen, verzoeken wij u het terug te sturen. Dit bericht is gecontroleerd op virussen en content met behulp van MailMarshal en Sophos Anti-Virus.

> -----Oorspronkelijk bericht-----

> Van: Groen en Heem ██████████
> Verzonden: dinsdag 15 september 2020 11:40
> Aan: Toekomst Eurocircuit <toekomsteurocircuit@valkenswaard.nl>
> Onderwerp: conceptverslag bijeenkomst Groen en Heem

> Beste Kasper,

> Hierbij het door ons gemaakte verslag van de bijeenkomst op 2 september.
> Graag horen we van jullie of jullie het met het verslag eens zijn, of dat aanpassingen/aanvullingen nodig zijn.

> met vriendelijke groeten, namens het bestuur ██████████
██████████
|

Bijlage 3

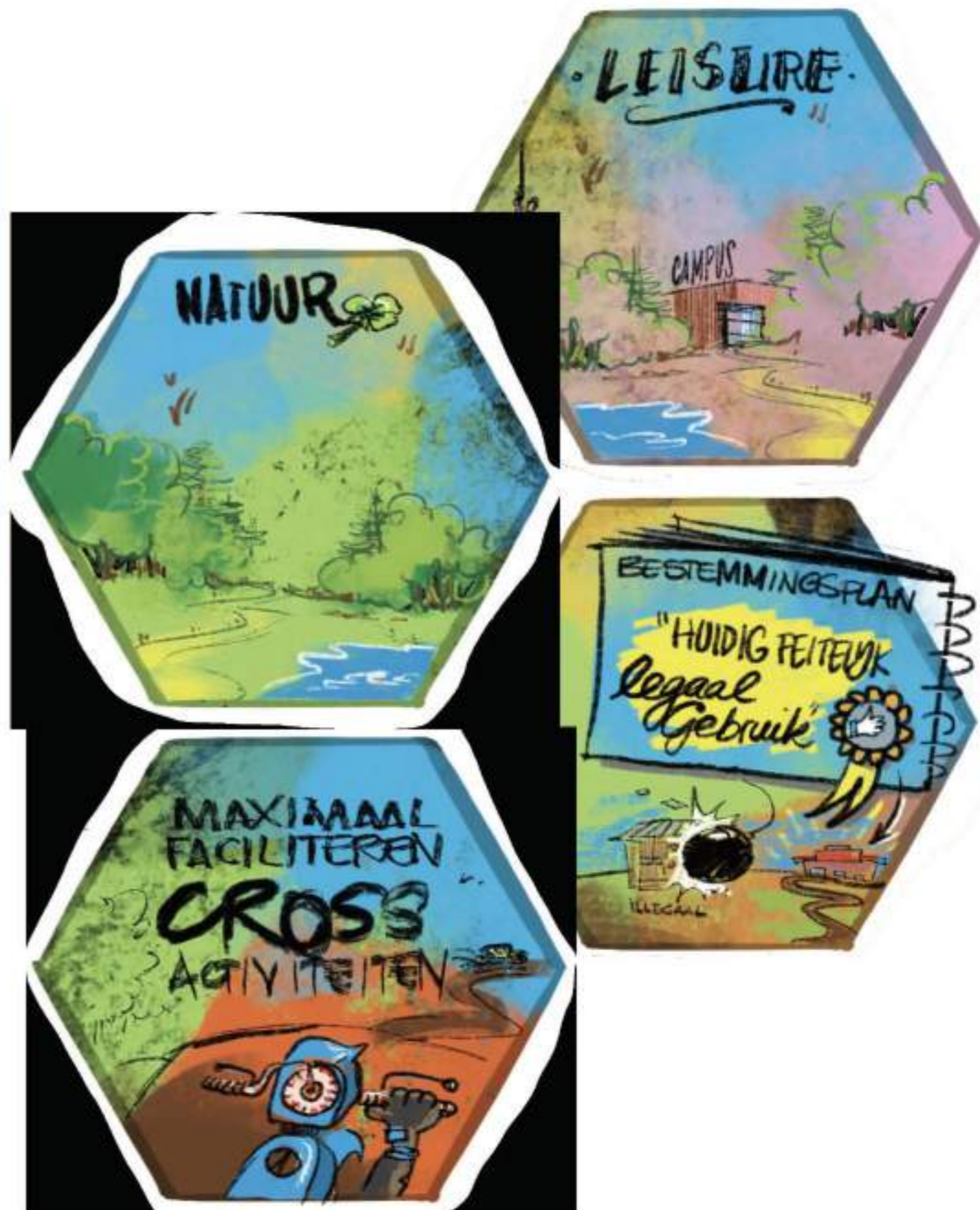
Verslag

gezamenlijke

bijeenkomsten

Online verslaglegging sessie 1

13 februari 2021



Sessie 1 - gespreksverslag groep 1

Deelnemers 13 februari 2021

- deelnemer NRV
- deelnemer Lion d'Or
- omwonende Victoriedijk
- deelnemer WE Dommelen

Niet aanwezig

- deelnemer Montana Snowcenter

01 | Dialoogronde - ontdekken

Verkennen, wat speelt er, wat zijn persoonlijke ervaringen

Elektrisch

Meedenken

Oplossen

Evenementen

**Duidelijkheid
scheppen over
toekomst**

**BV
Valkenswaard**

Vrijuit dromen over het scenario:

Natuur: Het gehele bestemmingsplangebied van het Eurocircuit-terrein omvormen naar een natuurgebied.

**Saneren
oude
vuilstort.**

Natuur op dit terrein
niet nodig, zonde
van het terrein, er is
al zoveel natuur hier
in Vw.

**Een park
op oude
stort**

**Wat is de
meerwaarde
van natuur
hier op dit
beperkte
terrein?**

Beetje meer natuur
hier gaat niet meer
toeristen opleveren.
Er moet geld verdiend
worden binnen
gemeente
Valkenswaard, dan
kun je wat terug
geven aan de
gemeenschap.

**Voor NRV
einde club**

Highlight 1

Highlight 2

Vrijuit dromen over het scenario:

Leisure: Het gehele bestemmingsplangebied van het Eurocircuit-terrein omvormen naar een leisuregebied, vrijetijdsgebied. Dit kan een grootschalige marktpartij zijn of verzameling van meer kleinschalige functies op het gebied van vrijetijdsbesteding.



Vrijuit dromen over het scenario:

Huidige feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw BP: De huidige situatie- as is - vastleggen in een nieuw bestemmingsplan. Illegale zaken worden verwijderd, zowel juridisch als feitelijk.

Alleen
legaliseren
zonder
Leisure is
geen optie.

Beter dan niets
doen maar jammer
om mogelijkheden
en meerwaarde van
dit terrein niet te
gebruiken.

Nu niet aanpakken,
dan zit je over 10
jaar met hetzelfde.
toekomstbestendig
maken.

Korte
termijn
oplossing.

Gemiste
kans.

Highlight 2

02 | Dialoogronde - dromen / wensen

Vrijuit dromen over het scenario:

Maximaal faciliteren cross activiteiten: De crossactiviteiten definiëren we als de herriesportactiviteiten van NRV en MVV(motor en rallycross). Bij maximaal faciliteren gaan we uit van het gewenste activiteitsniveau van deze twee crossverenigingen.

Uitbreiding gezien
in tijd van
verduurzaming niet
doen.

NRV vindt dit de
beste optie met
uitbreiding Leisure,
daarin wel
verantwoording
nemen
verduurzaming en
geluidsreductie.

Uitbreiding van
overlast gevende
activiteiten zonder
meerwaarde voor
omgeving lijkt
onverstandig.

Uitbreiding
kan als het
maar
meerwaarde
heeft voor
omgeving.

Uitbreiding in
duurzame
(herriesport)
activiteiten
dat kan wel.

Sessie 1 - gespreksverslag groep 2

Deelnemers 13 februari 2021

- deelnemer MVV
- deelnemer TWC De Kempen
- deelnemer Kempervennen

Niet aanwezig

- deelnemer Dommels Platform
- omwonende Weerderdijk

01 | Dialoogronde - ontdekken

Verkennen, wat speelt er, wat zijn persoonlijke ervaringen

Veel liefhebbers van de motorsport, die kunnen nu niks.

Liefhebbers kunnen hobby niet uitoefenen. Geen zicht op wanneer dat weer kan.

Als burens van elkaar moet er rekening worden gehouden met elkaar

Er zitten meer verenigingen dan herriesport op het terrein

VW is op de internationale kaart gezet door de motorcross

Veel klachten en overlast voor toeristische bezoekers

CP heeft lange historie hier, eerste CP van Nederland, komende jaren investeren in toerisme

Verenigingen betekenen veel voor de leefbaarheid. Sport, gezondheid, doet de mensen goed.

Deelnemers

Vrijuit dromen over het scenario:

Natuur: Het gehele bestemmingsplangebied van het Eurocircuit-terrein omvormen naar een natuurgebied.

Natuur past goed bij Center Parcs. Past ook prima in gebied bij de malpi en gepland leisure gebied (masterplan groote helde). In hoeverre kunnen bestaande verenigingen ingepast worden? Herriesport zal dan moeten stoppen.

Als herriesport stopt creëer je wildcrossen in de natuur. Denk dat je faciliteiten moet bieden om te kunnen crossen. Voorziening moet er zijn. Denk dat over 5 jaar als electrisch is, dan geen herrie meer.

Veel verenigingen, kan sport ingepast worden bij natuur? Toch wat sport in de natuur. 100% natuur kan voor Center Parcs ook.

Het dient ruimer te zijn dan alleen natuur. Natuur is voor wielrennen toegevoegde waarde, leisure is oplossing.

Natuur betekent stoppen met motorsport, veel mensen kunnen hun hobby dan niet meer uitoefenen.

Geen optie om over te stappen op natuur

We hebben veel natuur in deze regio - de Kempen.

Highlight 1

Highlight 2

Vrijuit dromen over het scenario:

Leisure: Het gehele bestemmingsplangebied van het Eurocircuit-terrein omvormen naar een leisuregebied, vrijetijdsgebied. Dit kan een grootschalige marktpartij zijn of verzameling van meer kleinschalige functies op het gebied van vrijetijdsbesteding.



Highlight 1 Highlight 2

Vrijuit dromen over het scenario:

Huidige feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw BP: De huidige situatie- as is - vastleggen in een nieuw bestemmingsplan. Illegale zaken worden verwijderd, zowel juridisch als feitelijk.

**8 uur
per
week**

Huidig gebruik uitbreiden. Geen commerciële activiteiten meer. Betekent een aanzienlijke beperking van de "overlast" maar handhaving van gemotoriseerde sporten.

Regeling van oude bestemmingsplan is goed, motorsport liefhebbers zijn zielsgelukkig als dat mag

Geluidsonderzoek laten doen

Highlight 1

Highlight 2

Vrijuit dromen over het scenario:

Maximaal faciliteren cross activiteiten: De crossactiviteiten definiëren we als de herriesportactiviteiten van NRV en MVV(motor en rallycross). Bij maximaal faciliteren gaan we uit van het gewenste activiteitsniveau van deze twee crossverenigingen.

Wij begrijpen heel goed dat het maximale niet haalbaar is wij zijn al uiterst tevreden met scenario drie

Elektrisch zou kunnen, maar is toekomst

Goed handhaven bij maximaal

Met motoren 6 dagen crossen willen we niet, zijn een vereniging, niet commercieel

ook nu weer richt de aandacht zich op de overlast en niet op de andere activiteiten waar het bestemmingsplan zich op moet richten

Highlight 1

Highlight 2

Sessie 1 - gespreksverslag groep 3

Deelnemers 13 februari 2021

- deelnemer MVV
- deelnemer TWC De Kempen
- deelnemer NRV
- omwonende Venbergseweg

01 | Dialoogronde - ontdekken

Verkennen, wat speelt er, wat zijn persoonlijke ervaringen

Hobby uit blijven oefenen is belangrijk en heel andere mensen/liefhebbers (incl. europeanen) willen dat ook. Wij bestaan als 53 jaar. We wachten maar af waar alles toe leidt

al vanaf 60'-er jaren betrokken. We hebben het met TWC goed naar de zin. Trekken goed op met andere clubs en burens. Het is heel jammer dat er zoveel weerstand is.

Van belang om dialoog open te houden zodat iedereen plezier kan beleven aan het terrein. Bijzonder jammer dat PLEC niet aanwezig is. Wil graag met G&H praten, is om die reden lid willen worden, dat kon niet.

werkzaamheden voor MVV en NRV gedaan, is echte band. Zit in geluidszone door Westwind. Warm hart voor verenigingen.

Mensen die gingen wonen in nieuwbouw wijk wisten dat het circuit er is. We moeten onze sport faciliteiten blijven behouden

Hij wil graag praten met G&H. Als het heet wordt onder hun voeten. G&H kost gem VW veel geld aan procedures.

is van grote waarde voor VW, er moeten activiteiten zijn. Wil graag meedoen om zegje te doen.

Ruimte bieden aan cross-liefhebbers. Internationale allure. Voor mensen die hun passie uitoefenen

waardering gebied: ligging, prachtig, in het algemeen bekend voor iedereen. Toegankelijk

Gezelligheid en uitoefenen van onze sport, vriendschap en clubgevoel

internationale allure, wereldberoemd circuit. WK circuit. Iedereen kent J. Herlings. Veel coureurs uit Europa aanwezig. zeer populair

mooi gebied waar samen dingen georganiseerd kunnen worden

beperken hinder tijdens evenementen, probeer meer elektrisch te crossen/rijden

graag duidelijkheid voor toekomst. onderhoud terrein wordt zelf gedaan. onkosten durven we nu niet te maken omdat we niet weten of het rendabel is. We roeien met de riemen die we hebben. Is lastig nu

in goede dialoog voor fietsen, wandelen en crossen voeren, om samen te genieten van terrein. Bij montana een gezamenlijke kantine. We zouden een agenda per jaar kunnen maken zodat we helder kunnen afgeven wanneer we geluid produceren. Een rally auto produceert 100db, een bladblazer 102 db (die mag je 24u per dag gebruiken)

twc is blij dat ze terrein kunnen gebruiken van buurclubs. Een fijne samenwerking nu

duidelijkheid wat de gemeente met het terrein wil. wat mogen we nu?

1. in goede dialoog afspraken maken met alle belanghebbenden
2. daarna een goed bestemmingsplan maken
3. bestemmingsplan onder in de buro en met respect voor elkaar genieten van het gebied.

Deelnemers

Vrijuit dromen over het scenario:

Natuur: Het gehele bestemmingsplangebied van het Eurocircuit-terrein omvormen naar een natuurgebied.

er zijn al voldoende natuurgebieden in de buurt van VW

Onderhoud belangrijk

geeft geen meerwaarde aan natuur, er is al veel. zie niet zitten dat het teruggegeven wordt. Het is oude stort.

huren van fietsen mogelijkheid aanhouden, doen we al, zo bieden we meer kansen

aanvulling: gebruik maken van nieuwe technieken om minder geluid en hinder te produceren.

in plannen rekening houden met minder geluid

er is natuur genoeg, je kunt veel rondfietsen, dat kleine stukje voegt niets toe. Gun de liefhebbers wat

Verenigingen belangrijk

samen er iets van maken. We moeten samenwerken met partijen die er nu niet zijn. We willen planten maar ook sport beoefenen

heeft al zoveel gekost aan opknappen van electra etc. Waarom dan natuur

Highlight 1

Highlight 2

02 | Dialoogronde - dromen / wensen

Vrijuit dromen over het scenario:

Leisure: Het gehele bestemmingsplangebied van het Eurocircuit-terrein omvormen naar een leisuregebied, vrijetijdsgebied. Dit kan een grootschalige marktpartij zijn of verzameling van meer kleinschalige functies op het gebied van vrijetijdsbesteding.

Wat zou het mooi zijn om een gecombineerd gebouw met TWC en Lion d'Or te hebben in een mountainbike club. Graag meer sporten die met ons gecombineerd kunnen worden.

gewoon door blijven gaan, leden vervelen zich.

gemiddelde leeftijd van crosser/geïnteresseerde 60jr. Geen behoefte om er iets bij te hebben aan Leisure.

terrein veel vaker gebruiken: schoolkinderen bekend maken met verkeersregels, elektrische fiets training, rijvaardigheidstraining en rijkspolitie

er kan meer gedaan worden met faciliteiten, dat mag nu niet.

Highlight 1

Highlight 2

02 | Dialoogronde - dromen / wensen

Vrijuit dromen over het scenario:

Huidige feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw BP: De huidige situatie- as is - vastleggen in een nieuw bestemmingsplan. Illegale zaken worden verwijderd, zowel juridisch als feitelijk.

Crossers willen iets te doen hebben. Crossen!

als we weer mogen dan feestje bouwen en GOED ETEN

sores is ontstaan door oud zeer. Ergerlijk omdat op laatste moment een parkeer vergunning op laatste moment niet wordt afgegeven

ambtenarij is bang om af te wijken omdat ze anders op matje moeten komen

Wij komen afspraken na. We doen ons best om het netjes te houden

gemeente weet nu goed wat er leeft, hoop dat ze daar goed mee omgaan

er moet volgens de wet worden gewerkt

Wil gemeente het circuit open houden? in beide gevallen maximale inspanning. Het is nu niet zwart én niet wit.

we moeten meer open staan voor elkaar. Het zal nog een moeilijke rit worden...

Politiek is een grote belanghebber. Als er over 2 jr een andere politieke stroming komt dan kan het toch weer veranderen.

Invloeden van buitenaf zijn lastig in de toekomst. Droom is: aan de gang met de mensen die willen sporten en samenwerken met anderen. Droom is om een betere parkeervoorziening, verharding etc. Dat zijn dromen

Goede dialoog, ook met gemeente. Gemeente moet kleur bekennen. Gaan we linksaf of rechtsaf

Highlight 1

Highlight 2

02 | Dialoogronde - dromen / wensen

Vrijuit dromen over het scenario:

Maximaal faciliteren cross activiteiten: De crossactiviteiten definiëren we als de herriesportactiviteiten van NRV en MVV (motor en rallycross). Bij maximaal faciliteren gaan we uit van het gewenste activiteitsniveau van deze twee crossverenigingen.

8u per trainen per week, 3 wedstrijden per jaar. (woensdag middag). Als er doordeweeks wedstrijd is dan vervalt de training. Woensdag middag is voldoende, voorkeursdag is woensdag.

hoe wordt het begrenst? stel dat motorsport stopt? komt dan de Nederlandse Carbit club het terrein gebruiken?

8u gebruik maken van terrein is anders dan 8u rijden. Voor trainingsdag is dat voldoende, maar wedstrijden is dat tekort.

Buitenlandse crossers hebben campeer mogelijkheid nodig. Dus het terrein moet langer open zijn dan. NL en België zijn klein om te organiseren. Gezamenlijk organiseren is gewenst.

fysiek: Jokelap zou aangepast moeten worden. iets royaler. Bestemmingsplan laat dat niet toe nu. Asphalt moet bijgewerkt worden. Renners kwartier moet geasfalteerd worden.

elke vereniging maakt een planning? wat willen we? wat kunnen we? gemeente beoordeelt. Die plannen eventueel aanpassen en op jaarkalender plaatsen.

Zorgvuldig aanpakken dan kan niemand ontevreden zijn. Het moet gesteund worden door gebruikers en omwonenden.

Het is nodig om goede duidelijke afspraken te maken. Agenda moet duidelijk zijn. Bij brommer race gaan wij altijd weg, irritant hoog geluid. Maakt niet uit, als het maar duidelijk is.

Dakar komt nooit meer terug

we moeten met de huidige tijd mee. Max faciliteren? hoe spreek je dat af?

Highlight 1

Highlight 2

Sessie 1 - gespreksverslag groep 4

Deelnemers 13 februari 2021

- omwonende Mgr. Smetstraat
- ambtenaar gemeente Bergeijk
- omwonende Victoriendijk
- deelnemer PHV 'De verdediger'
- deelnemer Lion d'Or

01 | Dialoogronde - ontdekken

Verkennen, wat speelt er, wat zijn persoonlijke ervaringen

Waar denk je aan bij het Eurocircuit?

Circuit zelf, breder: variabel gebied waar meer mensen samen komen met diverse passies. Zowel sport als hobby

Gemeenschappelijk belang voor Bergeijk om omgeving in het oog houden.

Woont er hele leven langs. Graag er graag heen om te helpen bij Fietscross, bij evenementen Eurocircuit. Passie waar iedereen steentje aan bijdraagt.

Goed om te zien dat iedereen zo gepassioneerd en betrokken is en op deze manier meedenkt

Verenigingen onderling helpen elkaar met evenementen

Alle verenigingen helpen elkaar.

Mensen die je tegenkomt (in NL en daarbuiten) kennen het Eurocircuit, daar mag je trots op zijn

Gezelligheid en goede organisatie

Wonen 5 jaar aan Eurocircuit. Wisten dat het er lag. Vrijwilliger geworden bij het Eurocircuit. Hechte familie geworden

Eurocircuit was één van de redenen om er te komen wonen

Dochter en zoon vrijwilligers bij autosport

Geen moeite of last van Eurocircuit, als er iets te doen is, is het alleen maar mooi en leuk

Genieten van ieder moment dat het terrein open is.

Familieband in clubs. Samen sporten, biertjes drinken en weekendjes weg. Dat heeft het Eurocircuit ons gebracht

Veel herinneringen

Deelnemers

Vrijuit dromen over het scenario:

Natuur: Het gehele bestemmingsplangebied van het Eurocircuit-terrein omvormen naar een natuurgebied.



Vrijuit dromen over het scenario:

Leisure: Het gehele bestemmingsplangebied van het Eurocircuit-terrein omvormen naar een leisuregebied, vrijetijdsgebied. Dit kan een grootschalige marktpartij zijn of verzameling van meer kleinschalige functies op het gebied van vrijetijdsbesteding.

Terrein
vuilnisstort
ook gebruiken
voor nieuwe
ideeën

Afhankelijk van
keuze leisure
kunnen er mooie
kansen liggen voor
toerisme en
recreatie.

Park voor
modelbouw,
vliegeren of
kunst en
wandelen.

Er is nu al leisure.
Allemaal sporten en
hobby's. Allemaal
vrije tijd. In leisure
hieraan vast
houden.

Er zijn veel meer
mogelijkheden: bijv.
naast wielerveden
ook een
rommelmarkt. Meer
te doen voor
iedereen uit
Valkenswaard.

Kantines openstellen
voor wandelaard,
mountainbikeroutes.
De brandweer en
politie kan er oefenen

Met het paard over
de motorcrossbaan

Aandacht
voor
onsluiting,
parkeren.

Wel ruimte voor
extra sporten die
gerelateerd zijn aan
fietscross,
motorcross,
autocross

Meer ruimte voor
recreatie - naast het
huidig gebruik - is er
eigenlijk niet, tenzij
je de bomen op het
terrein weghaalt.

Vanalles denkbaar
met het thema van
het Eurocircuit: bijv.
een meeting met
oude auto's.

Vrijetijd zou je
nog uit
kunnen
breiden bij
bestaande
verenigingen

Pumptrackbaantje
of skatepark

Highlight 1

Highlight 2

Vrijuit dromen over het scenario:

Huidige feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw BP: De huidige situatie- as is - vastleggen in een nieuw bestemmingsplan.

Illegale zaken worden verwijderd, zowel juridisch als feitelijk.

8 u/w is erg weinig. Dat lukt bijna niet om dan een wedstrijd te organiseren

Het is onbekend wat de huidige situatie is. Als 8u/w alleen voor de daadwerkelijke herrie is, dan zou het moeten kunnen. Zolang opbouw en afbouw daarbuiten gewoon kan.

8 u/w voor herriesport kan best. Voor de rest kan er andere sport bedreven worden.

Wat is nu de huidige situatie? Wat is feitelijk aanwezig, wat is juridisch legaal?

Nadenken over gebruik van elektronische voertuigen: minder lawaai.

Bij motorcross hoort geluid en de lucht van olie. Anders wordt het niets.

Het mag blijven zoals het nu is, maar uitbreiding is zeker mogelijk. Meer ruimte voor vrijetijdsbesteding voor meer inwoners van Valkenswaard. Er zijn veel mogelijkheden

8 u/w heeft met geluid auto's en motoren te maken. Voor de rest gebeurt er niets, dat is zonde van zo'n mooi terrein. Een gemiste kans: maak meer gebruik van het terrein zonder overlast

Highlight 1

Highlight 2

Vrijuit dromen over het scenario:

Maximaal faciliteren cross activiteiten: De crossactiviteiten definiëren we als de herriesportactiviteiten van NRV en MVV(motor en rallycross). Bij maximaal faciliteren gaan we uit van het gewenste activiteitsniveau van deze twee crossverenigingen.

Twee jaar geleden kwam je iedere dag thuis in een omgeving van totaal lawaai. Nooit rust, zelfs niet in het weekend. 's Avonds en 's Nachts Kempervennen met harde muziek.

Houdt rekening met opeenstapeling van diverse activiteiten en achter elkaar.

Allemaal leuk: ik wil benzine ruiken, maar dat is niet meer van deze tijd

Samen met voor- en tegenstanders kunnen we echt tot mooie ideeën komen. We hoeven niet elke dag herrie te maken. Er zijn heel veel mogelijkheden die we samen kunnen bespreken

Onbeperkt crossen is ook niet nodig. Iedere dag crossen gebeurt niet. Daarom is het best mogelijk om in goed overleg tot afspraken te komen over maximale uren.

Maximaal faciliteren op verbrandingsmotoren: ongewenst voor geluidsoverlast. Dat is anders bij elektrisch crossen.

Bij nieuwe initiatieven aandacht voor parkeren en ontsluiting

Wel goed om een maximaal aantal uren vast te stellen in goed overleg met verenigingen

Als we de koppen bij elkaar steken kunnen we een heel eind komen: clubs goed voor Valkenswaard (hotels, winkels, campings)

Highlight 1

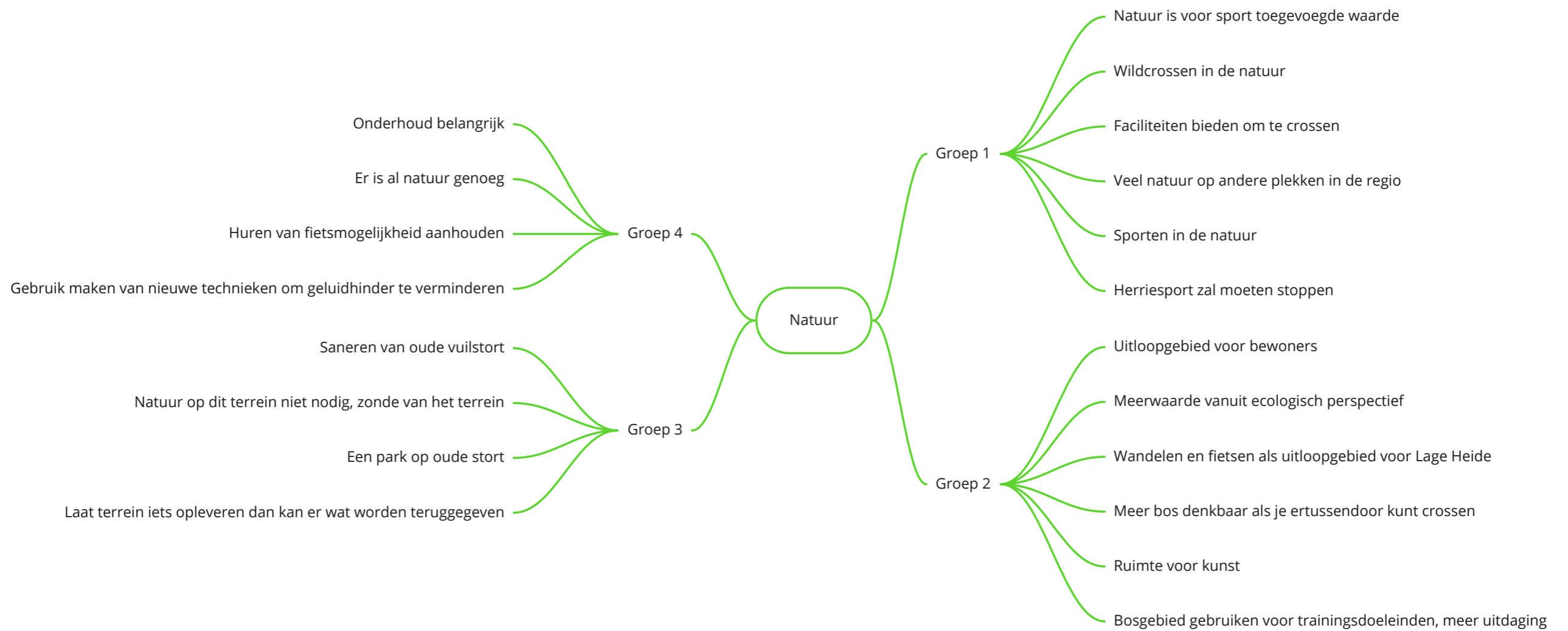
Highlight 2

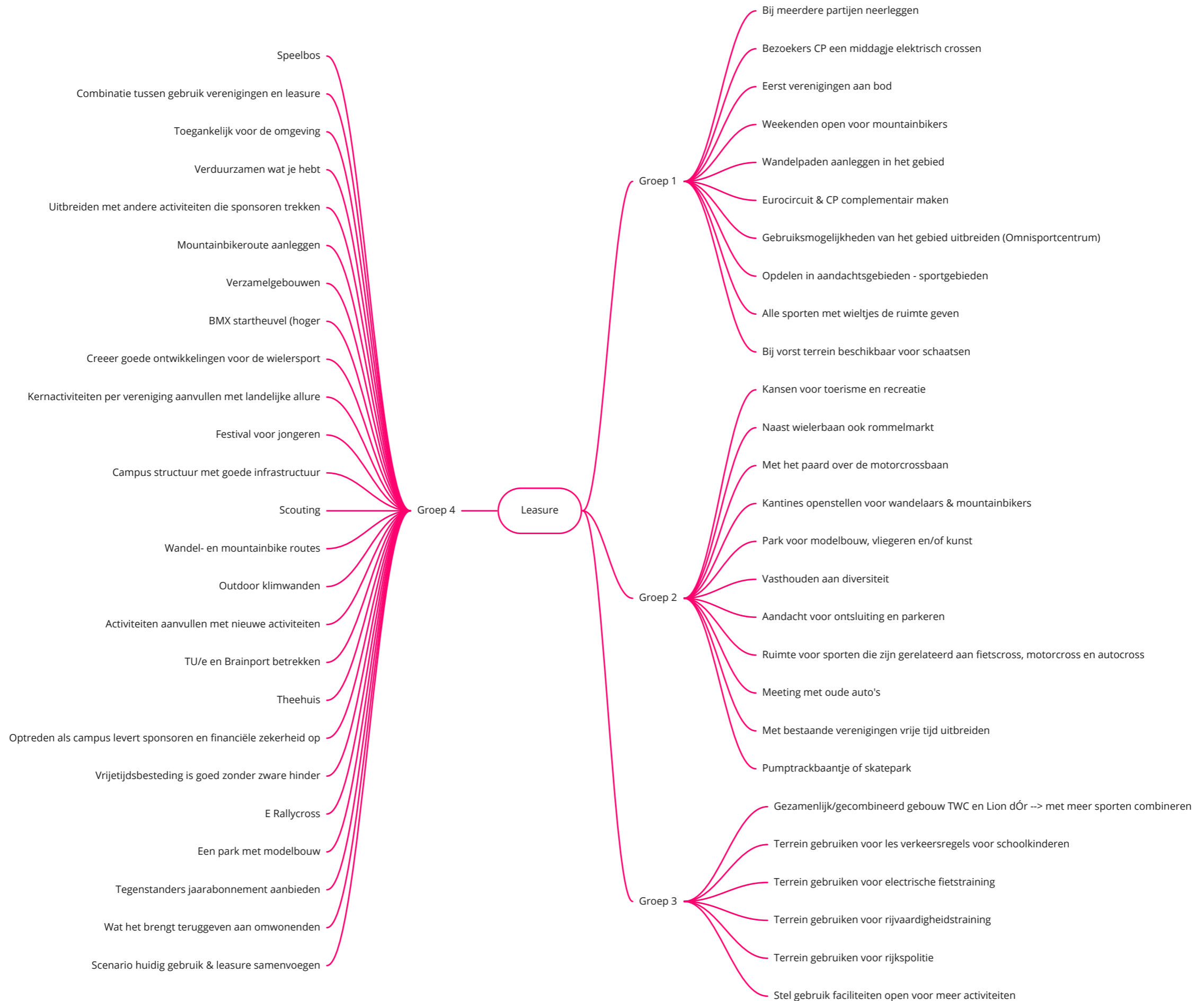


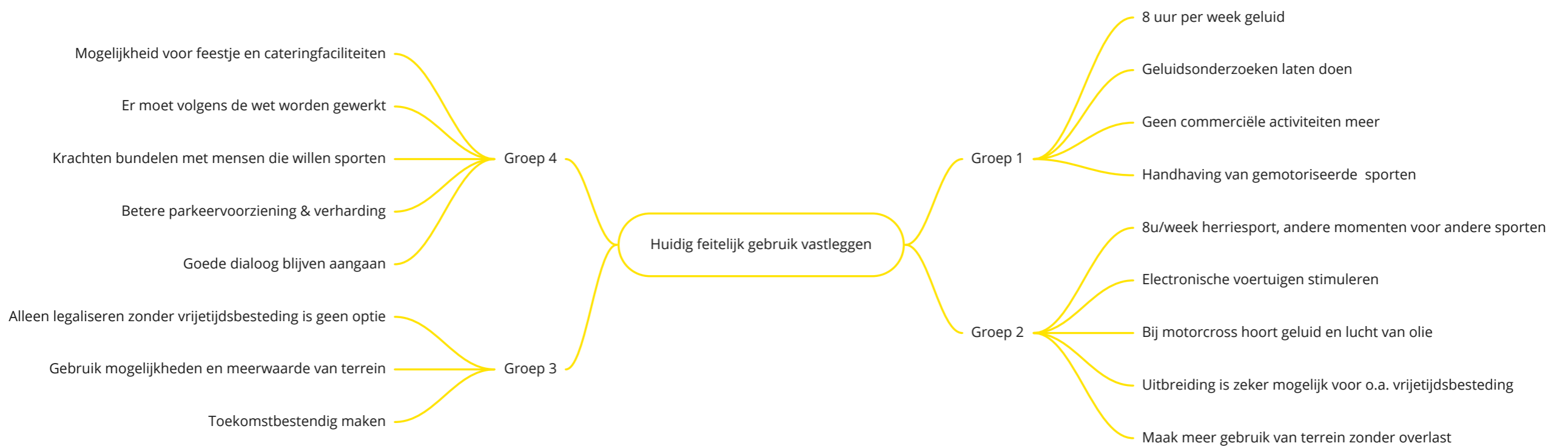


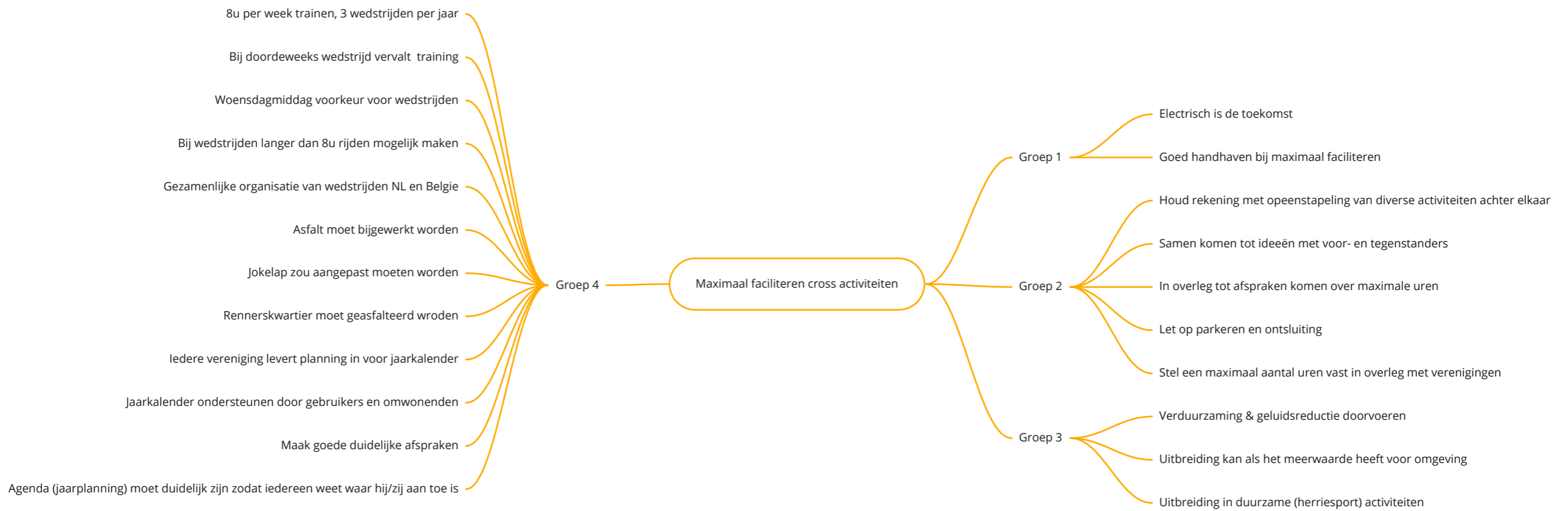
Longlist ideeën sessie 1

13 februari 2021









Groep Niekke & Kasper



Groep Desiree / Maarten



Online verslaglegging sessie 2

20 februari 2021

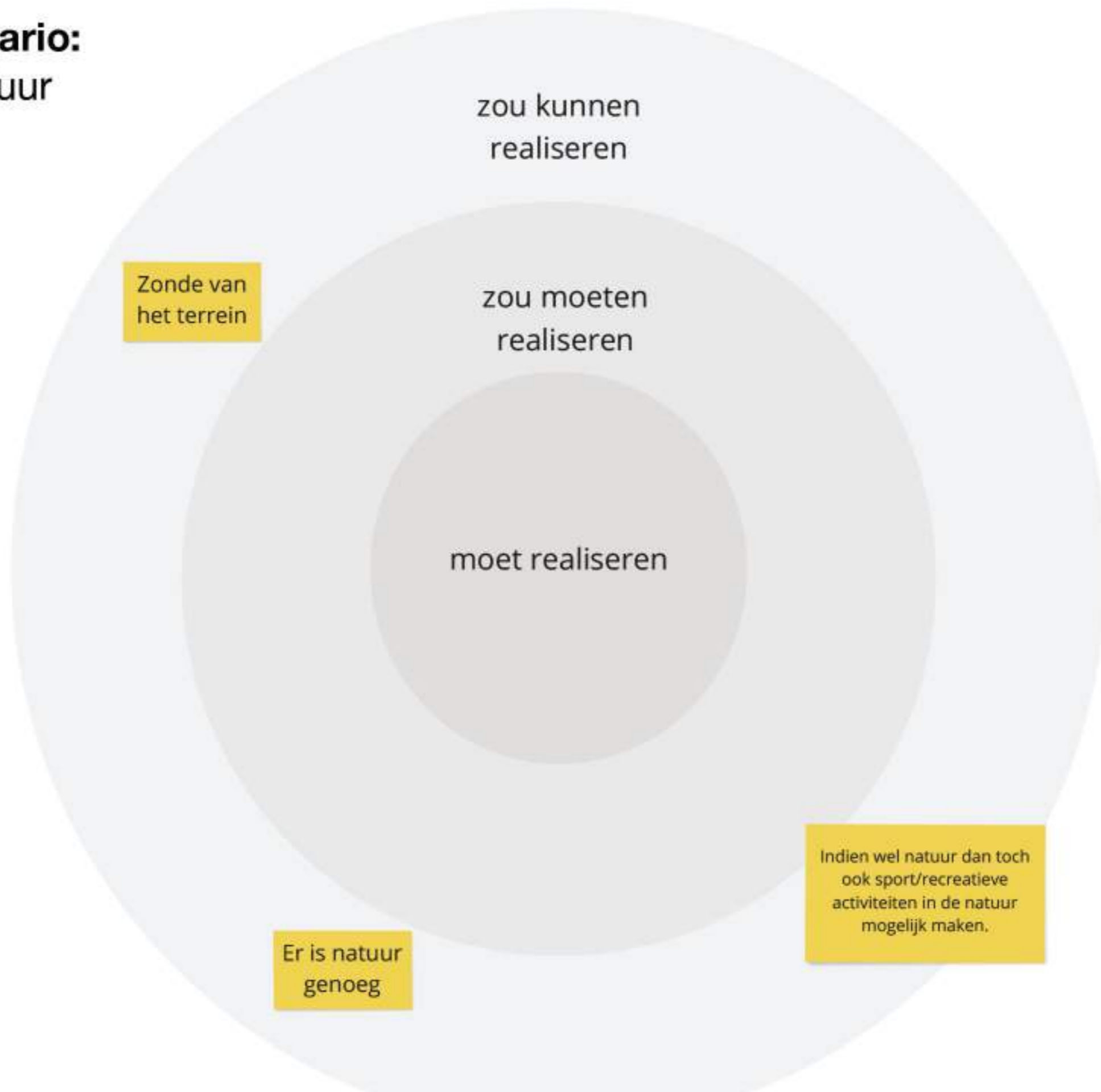
Sessie 2 - scenario verkenning groep 1

Deelnemers 20 februari 2001

- deelnemer NRV
- deelnemer Lion d'Or
- omwonende Victoriëdijk
- deelnemer WE Dommel
- deelnemer Montana Snel



Scenario:
Natuur



Scenario: Leasure



Scenario:
Huidig feitelijk
gebruik vastleggen

zou kunnen
realiseren

zou moeten
realiseren

Meer
gebruiksmogelijkheden
mogelijk zonder
overlast? Duurzaamheid.
moet realiseren

Doen wat de verenigingen altijd
deden is stilstand, voor hoe lang
gaat dat dan nog lukken.
Combineren van dit scenario met
Leisure is samen bouwen aan de
toekomst.

tot 8 uur netto
gebruik van de
baan

Scenario:

Maximaal faciliteren
van cross activiteiten

zou kunnen
realiseren

zou moeten
realiseren

Communiceren dat er een geleidelijke verschuiving plaats gaat vinden van fossiel naar duurzaam rijden. Dit kan niet van vandaag op morgen. Duidelijk communiceren naar sceptici, duidelijk maken wat er gedaan wordt. m.a.w. stap naar verduurzaming maar dat heeft tijd nodig. Er dient hiervoor ook veel te gebeuren m.b.t. de infrastructuur en voorzieningen.

moet realiseren

Communicatie
met omgeving

Verduurzamen en
geluidsreductie,
stimuleren elektrisch

Als sprake is van
maximaliseren dan ook in
combinatie met andere
Leisure activiteiten



Valkenswaard krijgt duurzame internationale leisure campus

BESCHRIJVING

- De route naar een gezamenlijke toekomst.
- Episch centrum van buitensporten.
- Eurocircuit; the route towards a sustainable future of mobility sports en preserving nature.

WELK GEDRAG?

- Verhouding gemeente Valkenswaard en Bergeijk moet beter.
- In dialoog blijven met elkaar, ook al is men het niet met elkaar eens.
- Koester de gulden middenweg.
- Open en transparant gedrag is noodzakelijk

TE ZETTEN STAPPEN

- gezamenlijke politieke lobby naar de raad (door verenigingen)
- samenwerking door verenigingen, hoe dit opzetten? werkgroep? niet alleen vanuit de ambtenaren maar juist vanuit de gebruikers.
- Samenwerking tussen omliggende gemeenten, o.a. Bergeijk maar ook Belgische gemeenten.
- Samenwerking ook over gemeentegrenzen heen.
- Duurzame goals opstellen, waar wil je naartoe?





Sessie 2 - scenario verkenning groep 2

Deelnemers 20 februari 2021

- deelnemer MVV
- deelnemer TWC De Kempen
- deelnemer Kempervennen
- deelnemer Dommels Platform

Niet aanwezig

- omwonende Weerderdijk



Scenario:
Natuur



Scenario: Leasure



Scenario:
Huidig feitelijk
gebruik vastleggen



Scenario:

Maximaal faciliteren
van cross activiteiten





Sport en natuur circuit voor iedereen: samen op weg met oog voor duurzaamheid, bereikbaarheid en veiligheid!

Oude en nieuwe verenigingen krijgen kansen

Overgangperiode van herriesport naar elektrisch

Duurzame inrichting van het terrein (zonnepanelen op geluidschermen)

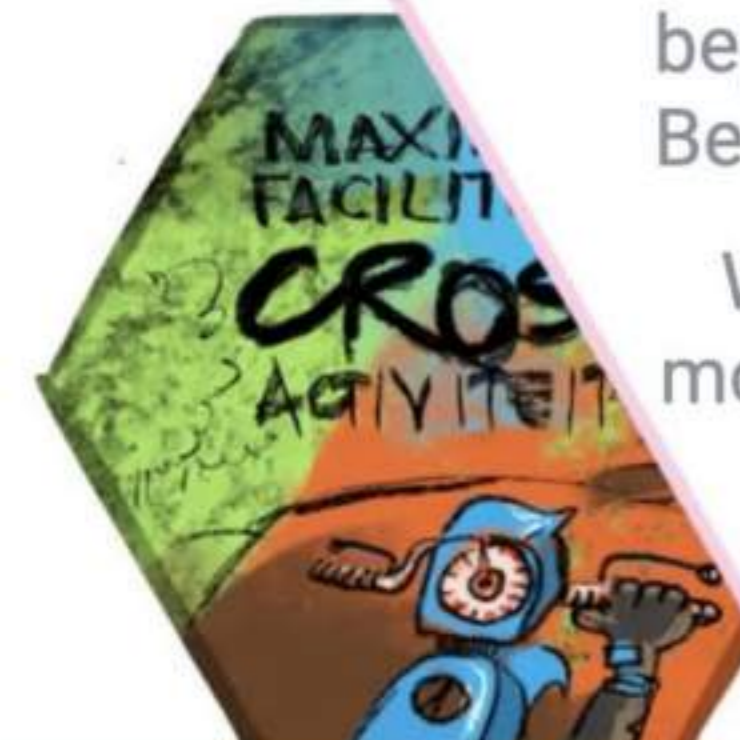
Afspraken maken om overlast te beperken

Bevordert gezondheid van deelnemers

Welke stappen moeten er worden gezet?

Gedrag wat bijdraagt?

Gedrag wat niet bijdraagt?




SPORT EN NATUUR CIRCUIT VOOR IEDEREEN!

-SAMEN OP WEG-

VOOR:  DOG
VERDUURZAMING
ELEKTRISCH
OP TERMIN
TIPSRAAD!

VOOR:  DOG
DUIDELIJKE
AFSPRAKEN

 SAMENWERING

VOOR:  DOG
BEREIKBAAR
HEID

GENOEG
P

WAS
GEBEELD!

 OUDE EN
NIEUWE
VERENIGINGEN

VOOR:  DOG
VEILIGHEID 



Sessie 2 - scenario verkenning groep 3

Deelnemers 20 februari 2021

- deelnemer MVV
- deelnemer TWC De Kempen
- deelnemer NRV
- omwonende Venbergseweg



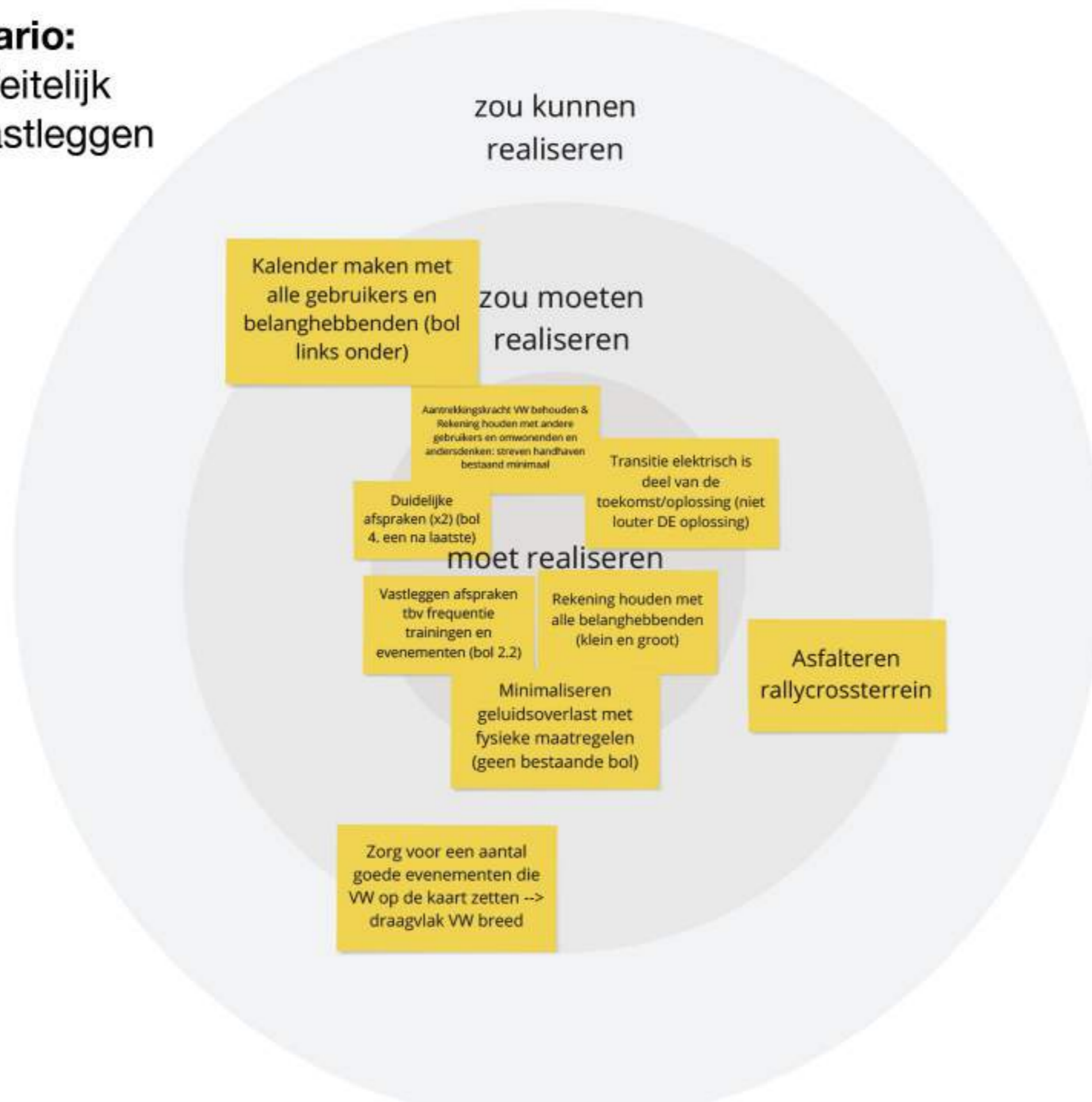
Scenario: Natuur



Scenario: Leasure



Scenario:
Huidig feitelijk
gebruik vastleggen



Scenario:

Maximaal faciliteren
van cross activiteiten





Titel: 'Unieke sportverenigingen op het Eurocircuit terrein kunnen blijven'

Ondertitel: Impasse in Valkenswaard doorbroken: Compromis bereikt ism omwonenden en stakeholders. Groene inpassing en aanvullende functies worden onderzocht.

- Duidelijkheid voor minstens 10 jaar (o.a. in BP en vergunningen)
- Bereikbaarheid en onderhoud infra en parkeren
- Groene inpassing terrein
- (Gedeeltelijke) openstelling terrein (bijv. hek weg)
- Ambitie hoogwaardige inrichting terrein
- 8u/netto NRV/MVV: mits
- Activiteitenkalender
- Geluidsreductie door elek + fysieke maatregelen

Gedrag wat bijdraagt?
Dialog, begrip en geven en nemen!

Afwezigen betrekken:

- De plannen laten zien aan hen, met ook de tegemoetkomingen naar de omgeving
- De plannen positief laten leven in de VW samenleving

Wat draagt niet bij:
Afwezigheid andere partijen



UNIEKE SPORTVERENIGINGEN OP HET EURDURCUIJT KUNNEN BLIJVEN

COMPROMIS OMWINDNENDEN EN STAKEHOLDERS



Sessie 2 - scenario verkenning groep 4

Deelnemers 20 februari 2021

- omwonende Mgr. Smetstraat
- ambtenaar gemeente Bergeijk
- deelnemer PHV 'De verdediger'

Niet aanwezig

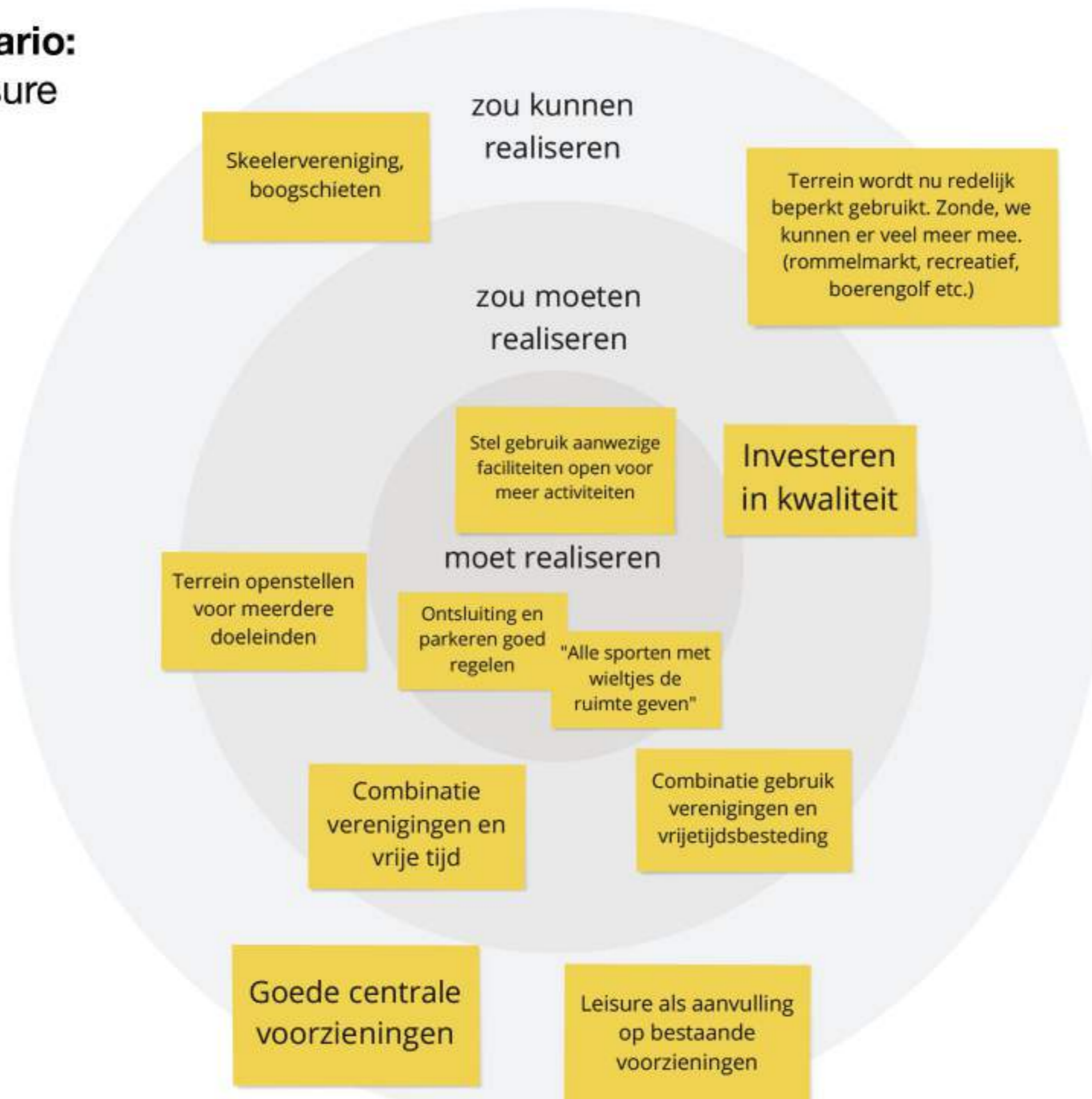
- omwonende Victoriédijk
- deelnemer Lion d'Or



Scenario:
Natuur



Scenario: Leasure

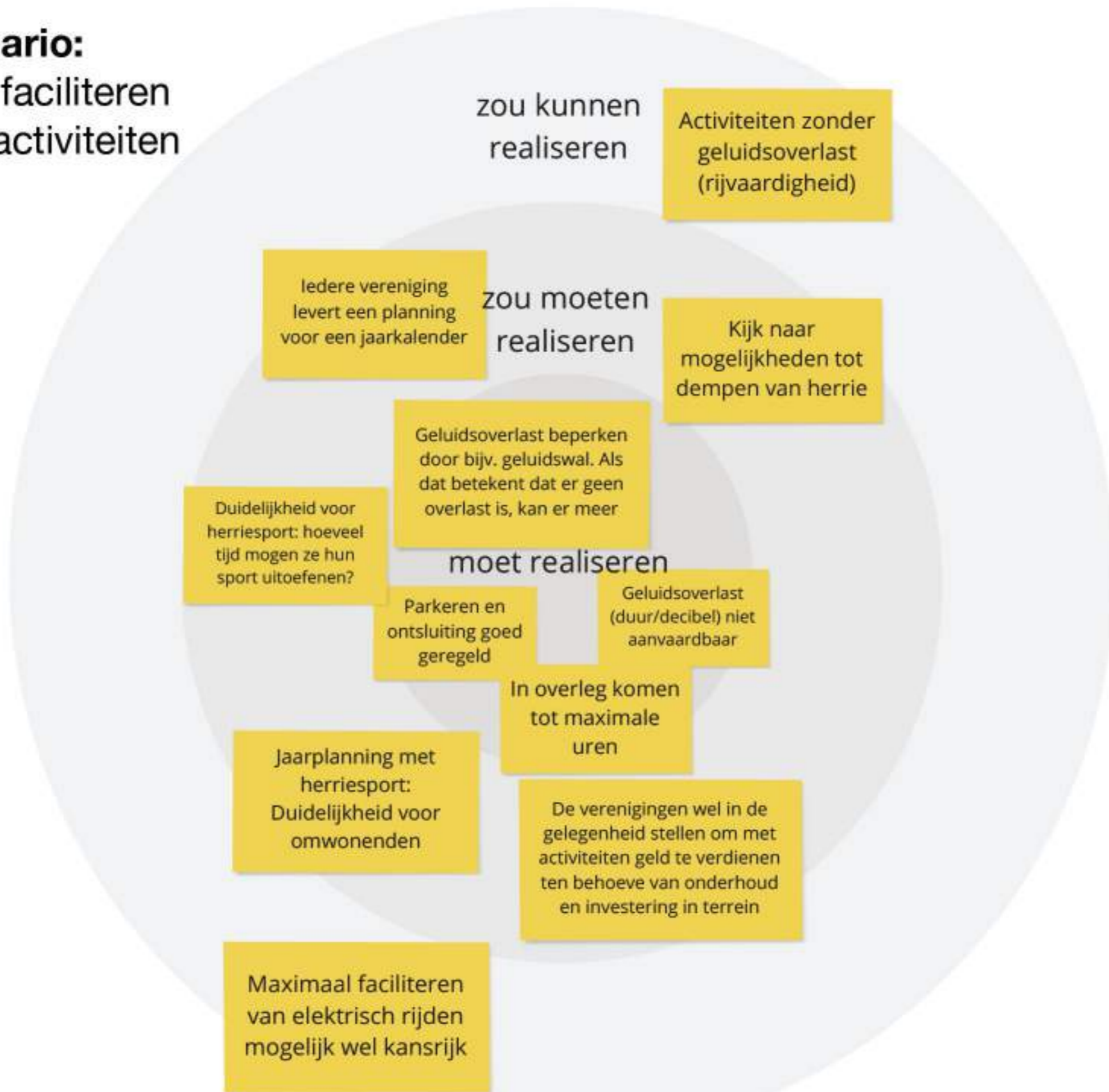


Scenario: Huidig feitelijk gebruik vastleggen



Scenario:

Maximaal faciliteren
van cross activiteiten





NATUUR

Titel / Korte Krantenkop

Het Eurocircuit opent de poorten in een nieuwe hippe jas om Valkenswaard weer op de kaart te zetten

Beschrijving

Het terrein aanbieden aan anderen, gebruik terrein en huidige verenigingen optimaliseren, kaders bieden en afspraken maken voor duidelijkheid voor iedereen (verenigingen, omwonenden), minder (geluids)overlast voor omwonenden. Als we goeden afspraken maken, komen we er onderling wel uit. En goed ontsloten met parkeerterreinen

Welke stappen moeten er gezet worden?

Communicatie

Duidelijkheid scheppen: waar is het circuit aan toe, wat mag er, nu en in de toekomst?

Aan tafel met voorzitters verenigingen: bespreken en kijken naar wat we meer kunnen.



LEISURE

Eurocircuit opent de poorte voor iedereen

Het Eurocircuit in een nieuwe hippe jas

Eurocircuit gaat Valkenswaard weer op de kaart zetten

Gedrag wat bijdraagt?

Mensen uitnodigen op EC. Dan kunnen ze vragen stellen en antwoord krijgen. De verenigingen kunnen hier in meehelpen antwoord geven

Gedrag wat niet bijdraagt?

Wrijving tussen voorzitters en omwonenden, of juist richting Valkenswaard? Waar zit de angel en is er overleg mogelijk?



MAXI FACILIT
CROSS
ACTIVITEIT



MIDIG FEITEUK
gaal Gebruik



project **toekomstplan Eurocircuit**

betreft **indeling groepen bij online stakeholder sessie 13 & 20 februari (geanonimiseerd)**

datum 24-2-2021

groep nr.	omschrijving deelnemer	deelname 13 feb	deelname 20 feb	toelichting
1	deelnemer NRV	x	x	
1	deelnemer Lion d'Or	x	x	
1	deelnemer Montana Snowcenter		x	verhinderd 13 feb
1	omwonende Victoriédijk	x	x	
1	deelnemer WE Dommelen	x	x	
2	deelnemer MVV	x	x	
2	deelnemer Dommels Platform		x	afpraak 13 feb vergeten
2	deelnemer TWC De Kempen	x	x	
2	omwonende Weerderdijk			verhinderd (ziek)
2	deelnemer Kempervennen	x	x	
3	deelnemer MVV	x	x	
3	deelnemer TWC De Kempen	x	x	
3	deelnemer NRV	x	x	
3	omwonende Venbergseweg	x	x	
4	omwonende Mgr. Smetstraat	x	x	
4	ambtenaar gemeente Bergeijk	x	x	
4	omwonende Victoriédijk	x		verinderd 20 feb (ziek)
4	deelnemer PHV 'De verdediger'	x	x	
4	deelnemer Lion d'Or	x		verhinderd 20 feb
	aantal	16	16	

x = aanwezig tijdens sessie

Bijlage 4
Verslag
overleg
Gemeente
Valkenswaard
- PLEC

Overleg gemeente Valkenswaard – Platform Leefomgeving Eurocircuit 10-02-2021

Aanwezigen

Namens Platform Leefomgeving Eurocircuit (hierna: PLEC): [REDACTED]

Namens gemeente Valkenswaard: Kees Marchal, Roger Bueters, Maarten van Leeuwen

Verslag

Aanleiding

De aanwezigen zijn bijeengekomen n.a.v. het verzoek van het PLEC en de gedane toezegging van wethouder Marchal tijdens de raadsvergadering van 28-01-2021.

Introductie PLEC

Het platform vertegenwoordigt een aantal partijen die betrokken zijn binnen het project toekomstscenario's Eurocircuit. (1) Zij hebben expliciet gemeld dat het hier over vele honderden (directe) omwonende belanghebbenden gaat. Zij zijn hiervoor door het projectteam uitgenodigd en hebben zich in oktober verenigd tot één platform. Het projectteam en de gemeenteraad zijn hierover geïnformeerd.

Het standpunt van het platform is duidelijk en vastgelegd in een manifest: Zij zien geen toekomst voor een Eurocircuit met de verenigingen MVV en NRV. Niemand van hen wil het Eurocircuit 'in hun achtertuin'. (1) Ze hebben verzocht serieus de overlast van verenigingen bij de scenario's te betrekken. De overlastproblematiek krijgt volgens het platform nog onvoldoende aandacht.

Ook geeft het platform aan zich door andere stakeholders benaderd te voelen met onheuse reacties vanuit verenigingen, op social media, bedreigingen en aangerichte vernielingen.

(2) Volgens het platform was er bij de milieuvergunningen in 1993 draagvlak voor maximaal drie weekenden die bestemd waren voor wedstrijden (geen trainingen). Dit blijkt volgens het platform uit de Hinderwetvergunningen behorende bij de aanvragen van beide verenigingen en de beantwoording van de bezwaren van omwonenden door gemeente destijds. Het platform staat wel open voor een Eurocircuit in de geest van hoe volgens hen de milieuvergunningen in 1993 zijn bedoeld: maximaal 8 uur crossen met maximaal 3 weekenden per jaar.

(7) Tot slot vraagt het platform richting het vervolg aandacht voor de haalbaarheid van scenario's in verband met de Wet natuurbescherming (stikstof).

Toelichting op proces gemeente

Wethouder Marchal heeft vervolgens een toelichting gegeven op het proces zoals dat door de gemeente gevoerd wordt om te komen tot een aantal scenario's voor de toekomst van het Eurocircuit. Sinds 2018 is het huidige college betrokken bij het Eurocircuit. Toen lag er reeds een raadsopdracht om gebruikers van het Eurocircuit maximaal te faciliteren in hun wensen. Dat kon niet met het bestemmingsplan uit 1977 en dit plan is nooit geactualiseerd. Daarom dat we voor nu zo'n moeilijke opgave staan.

Er blijkt geen gedeeld beeld te bestaan over de toekomst van het Eurocircuit. Een eerder ontwerpbestemmingsplan heeft het dankzij de uitspraak van de Raad van State met betrekking tot stikstof niet gehaald. De procedure hiervoor is in 2019 gestaakt. Daarom is er een nieuw proces

gestart waarin gestart wordt met het opstellen van een viertal scenario's. Hierbij is draagvlak een belangrijk onderwerp waarop beoordeeld zal worden. Uiteindelijk is het dan aan de raad om een scenario te kiezen en gaan we dit vastleggen in een nieuw bestemmingsplan.

De ambitie om hiertoe te komen is in april 2020 met de gemeenteraad gedeeld. We streven naar een transparant proces met betrokkenheid van alle stakeholders. Door de effecten van COVID-19 heeft het proces echter vertraging opgelopen. Fysieke participatiebijeenkomsten bleken onmogelijk. Daarom zijn ook de scenario's die op hoofdlijnen zijn benoemd, nog niet gevuld. Dit gaan we nu toch op digitale manier doen. Daar is het platform ook voor uitgenodigd en we zouden graag zien dat jullie aanwezig zijn. Zo kunnen we jullie bijdrage optimaal verwerken in de verdere uitwerking.

Transparantie

Het platform geeft aan dat er geen sprake is van een transparant proces. De processtappen zoals deze met de raad gedeeld zijn in de brief van april 2020 en die besproken zijn tijdens de eerste gespreksronde in september worden volgens het platform niet nageleefd en beschikbare informatie (o.a. lijst met betrokken stakeholders en rapportage ZKA) wordt niet aangeleverd.

De gemeente geeft hierover aan dat het proces wel verloopt zoals eerder aangegeven, maar dat door er sprake is van vertraging van processtappen door de geldende COVID-19 stappen. Daarom dat er nu ook nog geen stukken zijn om te beoordelen. Die zijn er immers nog niet omdat de scenario's nog gevuld moeten worden door de tweede ronde van bijeenkomsten. Deze zijn inmiddels gepland op 13 en 20 februari en nadien zal de inhoudelijke uitwerking plaatsvinden. (3) Het platform is het oneens met de door de gemeente gehanteerde insteek. Zij refereren aan de gespreksverslagen van de bijeenkomsten in augustus/september en vinden dat ook concepten nu al gedeeld moeten. De gemeente geeft hierover aan dat de stukken inderdaad gedeeld zullen worden, zodra deze gereed zijn. Dat is nu nog niet het geval.

Het platform geeft aan dat hierdoor sprake is van een informatieachterstand tijdens de bijeenkomsten. Ze zien graag wat er het afgelopen half jaar is gebeurd en willen deze informatie tot hen nemen ter voorbereiding aan eventuele bijeenkomsten.

De gemeente geeft aan dat er geen sprake is van een informatieachterstand. Alle deelnemers gaan op dezelfde wijze het overleg in. Het is een open gesprek over de toekomst van het terrein. Voor de toetsing van de scenario's zijn wel eerste stappen gezet, maar uitkomsten hiervan betreffen slechts werkdocumenten / concepten. Deze zijn niet geschikt om te delen. Wanneer ze wel gereed zijn, worden ze ook gedeeld en is er ruimte om hierop te reageren.

Het platform ziet toch graag de informatie en wil dan zelf beoordelen in welke mate er sprake is van relevante informatie. (4) Daarnaast heeft het platform uitgesproken hetdoor haar opgestelde manifest niet met de gemeente te delen. Het verzoek hiertoe is inmiddels wel teruggelegd binnen het platform.

Hierover geeft de gemeente aan dat de gemeente verantwoordelijk is voor proces en inhoud. Het is aan ons om te beoordelen welke informatie relevant is en wanneer stukken gereed zijn om te delen. Uiteindelijk zal alles gedeeld worden wanneer de inhoud daarvoor gereed is. Alle stakeholders kunnen dan opnieuw reageren en de gemeenteraad zal daarna een besluit gaan nemen. (5) Het platform heeft aangegeven het niet eens te zijn met deze gang van zaken.

De lijst met namen van stakeholders zal in het kader van de AVG niet gedeeld worden. Wel zal aangegeven worden welke partijen uitgenodigd zijn en zullen persoonsgegevens daar waar nodig geanonimiseerd worden.

Betrekken PLEC

De gemeente geeft aan dat ze het platform zo goed mogelijk tracht te betrekken bij het proces en hierbij de stappen doorloopt zoals deze eerder zijn gepresenteerd. De gemeente hoopt dan ook dat een afvaardiging van het platform deelneemt aan de bijeenkomsten op 13 en 20 februari.

Het platform geeft opnieuw aan niet deel te zullen nemen aan de bijeenkomsten, zoals dat ook gedeeld is in de brieven die aan de gemeenteraad zijn verstuurd. Zij geven aan dat het standpunt van het platform voldoende duidelijk is en dat het geen zin heeft om met elkaar in overleg te gaan en te dromen over de toekomst van het terrein. Er is nu al geen draagvlak voor herriesport op het terrein en dat zal ook niet veranderen. (6) Hierbij verwijst het platform wederom naar de gespreksverslagen uit augustus/september. Daarin zijn toekomstvisies en standpunten namens de deelnemers van het PLEC geformuleerd.

De gemeente geeft aan de keuze van het platform te betreuren en door te gaan met het toegelichte proces. Het platform zal later in het proces wel uitgenodigd worden te reageren op de uitgewerkte stukken waarin de vier scenario's gevuld en beoordeeld zijn.

Tot slot geeft het platform aan dat alle communicatie direct via het platform dient te verlopen en deelnemende partijen aan het platform niet apart van elkaar benaderd dienen te worden. Hiervan neemt de gemeente akte. Wel zullen alle partijen meegenomen worden in uitgaande communicatie. Dit ziet de gemeente als haar plicht omdat de deelnemende partijen aan het platform ook een partij an sich zijn.

Afspraken

- Een overzicht van stakeholders wordt (geanonimiseerd) verzonden.
- Deelnemers van het platform worden niet apart van elkaar benaderd.
- Het platform neemt geen deel aan de bijeenkomsten op 13 en 20 februari.

Bijlage 5
Advies
Brabantse
Milieu
Federatie

Tilburg, 10 december 2020
Kenmerk: P700-1862-fs
Betreft: notitie eurocircuit

Onderbouwing scenario Toekomst Eurocircuit 'Gehele terrein omvormen naar natuur'
Een verkenning van de geologische en hydrologische situatie van de omgeving van het Eurocircuit.



(Opraving Peelrandbreuk Bakel december 2014)

0.Opzet notitie

Deze notitie 'Een verkenning van de geologische en hydrologische situatie van de omgeving van het Eurocircuit' is opgesteld door de Brabantse Milieufederatie. In het verleden is Frans Swinkels bij de Rijksgeologische Dienst uitvoerig geïnformeerd over veldonderzoeken naar potentiële waterwinlocaties onder Valkenswaard door Broertjes e.a. Uit deze gegevens is de ligging van breuken en zijbreuken door de RGD op kaart gezet. Verder is de BMF intensief betrokken geweest bij onder andere het geologisch en hydrologisch onderzoek van de N69 en een aantal beheerplannen van Natura 2000 waarbij de geologie en grondwaterstromen een relevante rol spelen.

In het werkgebied van Waterschap Aa en Maas is de BMF intensief betrokken geweest bij het nader in beeld brengen van de ligging van breuken.

Het eerste deel van deze verkenning gaat in op achtergronden bij interpretatie van geologische structuren en werking van breuken.

In het tweede deel komt aan de orde wat bekend is van de breukenstructuur van de omgeving van het Eurocircuit.

Hierbij zijn enkele bronnen gebruikt waarvan de uitkomsten geprojecteerd op het gebied verschillende uitkomsten geven. Het betreft info van TNO, Deltares en de voormalige Rijksgeologische Dienst.

Deel 3 gaat in op het benutten van de geologische structuur voor o.a. watermolens, irrigatie en bescherming.

Deel 4 is een korte schets van de situatie met betrekking tot de grondwaterstromen.

Tot slot worden enkele conclusies getrokken met betrekking tot de geologie en de hydrologie van het gebied in deel 5.

Als plangebied van het Eurocircuit wordt de begrenzing zoals in figuur 0 aangehouden. Deze komt uit de Natuurtoets Eurocircuit Valkenswaard van Ekoza.



Figuur 0. Ligging van het plangebied (rood omlijnd) t.o.v. het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide en de Plateaux

1. Inleiding

De geologische structuur, de opbouw van de bodem en de hydrologische situatie dien ten gevolge zijn veelal bepalend geweest of en hoe de mens die omgeving heeft gebruikt. Ze zijn eveneens de onderleggers voor de aanwezige en potentiële natuur. Het is essentieel om de structuur te doorgronden om een gebied duurzaam in te richten en te beheren. In dit geval is het in verband met eventuele omvorming van het terrein tot natuur nodig te weten op welke wijze de geologie en water doorwerken naar het plangebied inclusief de bovenste meters.

De aarde bestaat uit aardplaten die veelal gescheurd en ten opzichte van elkaar verschoven zijn en nog steeds verschuiven. Sommige delen stijgen en andere dalen, al dan niet schoksgewijs.

De breuken waar de aardplaten ten opzichte van elkaar zijn verschoven zijn in een aantal gevallen in het landschap zichtbaar en in een aantal niet.

Die breukvlakken kunnen door de verschuivingen versmeerd zijn waardoor ze waterdicht zijn, of deels doorlatend, of doorlatend. En dat kan bij breuken verschillen in de lengte en diepte.

In de bodem in Noord-Brabant zitten overal klei- en leemlagen. Ze laten amper water door. Ze zijn te beschouwen als een bodem in een emmer.

De opbouw van de bodem is zo dat in gebieden als de Slenk meerdere 'emmerbodems' voorkomen. Er is sprake van gelaagde opbouw van de ondergrond.

Breuken hebben het volgende bijkomende effect.

Zijn breuken (nagenoeg) dicht dan wordt het grondwater naar de bovenrand van de breuk gestuwd. Aangezien in deze regio overal de Formatie van Breda (een kleilaag met ijzer) in de ondergrond zit, is dit water ijzerrijk. Wanneer het ijzer in contact komt met zuurstof roest het. De roestkleur tref je aan in water en bodem. Het toponiem Roest duidt hierop.

De diverse platen zijn zelf ook gescheurd door krachten in de bodem. Een aardplaat bestaat dan ook uit deelplaten.

Een ander effect van het ijzer is dat het reageert met fosfaat in het grondwater en als ijzerfosfaat neerslaat en dus wordt vastgelegd. Het water dat over de breuk loopt, is fosfaatloos. De unieke flora en fauna in die zone rond een breuk kent op korte afstand overgangen van voedselrijk naar voedselarm, van droger naar nat en naar droog. Allerlei voedselgradiënten worden aangetroffen evenals vochtsituaties. Deze zones behoren tot de top in de wereld qua biodiversiteit. Soms worden 200 verschillende soorten hogere plantensoorten binnen 40 meter aangetroffen.

Breuken zijn in werkelijkheid nooit recht maar vaak grillig gesitueerd in het landschap. Soms duiken ze onder om 50 meter verderop weer aan het aardoppervlak te verschijnen. Een breuk bestaat uit een hoofdbreuk met daar omheen diverse andere breuken. In de praktijk zijn het dus breukzones.

De geologische opbouw is bijna nooit zeer nauwkeurig in beeld gebracht. Dat gebeurt alleen wanneer bepaalde economische doelen (olie, gas, steenkool, bruinkool, bepaalde ertsen en dergelijke) in het geding zijn of dat het van groot belang is voor zeer waardevolle grondstoffen als drinkwater. En dan is zo'n zone enkel voor de relevante dieptes en zones onderzocht. Soms zijn onderzoeken uitgevoerd om het wetenschappelijk inzicht te vergroten en te toetsen, bijvoorbeeld het dagzomen van breuken in de Peelregio en de werking er van. De afgelopen 15 jaar hebben die onderzoeken in de Peel geleerd dat goed veldonderzoek daarvoor noodzakelijk is.

De ligging van de breuken wordt in beeld gebracht aan de hand van boringen. Veelal zijn die in een raster in een gebied uitgevoerd. Wanneer de bodemopbouw tussen punten in dat raster verspringt, bijvoorbeeld de lijn Lommel, Westerhoven-Oirschot en Neerpelt-Valkenswaard-Veldhoven, dan zit daar ergens een breuk. Veelal wordt dan midden tussen die punten door een lijn getrokken als zijnde de breuklocatie. Wanneer die zone 2 km breed is dan zit ergens tussen die boorpunten een breuk.

Uitgaan van de lijn op de kaart leidt tot een onjuist uitgangspunt voor bijvoorbeeld het maken van plannen, het nemen van hydrologische maatregelen, et cetera.

Maar het niet in beeld brengen kan (op termijn) grote gevolgen hebben van natschade tot droogte.

Met sonar worden ook breuken opgespoord bijvoorbeeld tussen 1 en 4 km diep.

Dat soort breuken worden ook verticaal naar het aardoppervlak geprojecteerd. Sonar werkt in zones van bepaalde breedte.

Aangezien breuken onder een hoek van 0 tot 10 graden in de bodem zitten betekent dit dat wanneer de storing doorloopt tot het aardoppervlak ergens **een breuk?** in een zone van een halve kilometer van de streep zit.

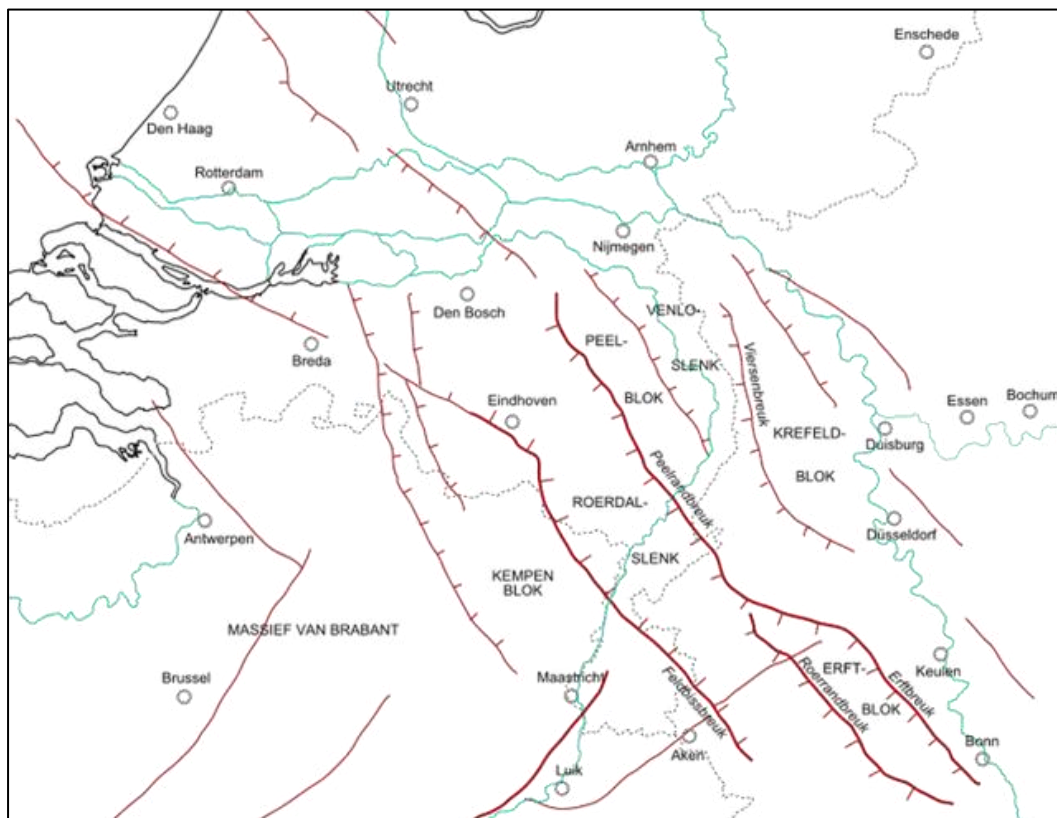
De diverse methodes van vastleggen van breuken, afgezien van veldonderzoek, maken dat het omgaan met kaarten met breuken de nodige inzichten vraagt over herkomst, detaillering, achterliggend onderzoek, doel van het maken van de kaart, enzovoorts.

In de loop van de tijd veranderen technieken en de nauwkeurigheid. Meer en meer wordt gebruikt gemaakt van aardobservatiesystemen en satellieten maar veldonderzoek blijft noodzakelijk.

2. Breukenstructuur

De grote structuur van de breuken van Zuid-Nederland is weergegeven in figuur 1.

4

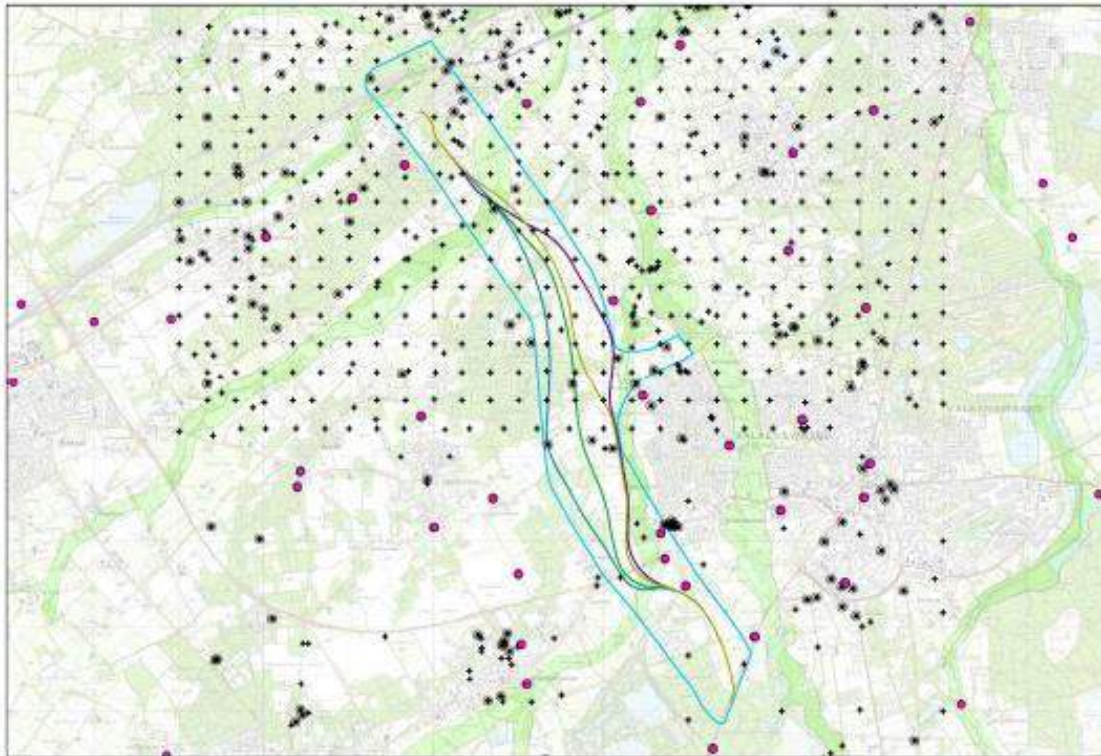


Figuur 1 Grote structuur breuken in Zuid-Nederland

Valkenswaard ligt in de Roerdalslenk. De Feldbissbreuk loopt net oostelijk van het Eurocircuit. De Roerdalslenk of Centrale Slenk daalt ten opzichte van het Kempenblok en de Peelhorst. De Feldbiss loopt door tot aan het maaveld.

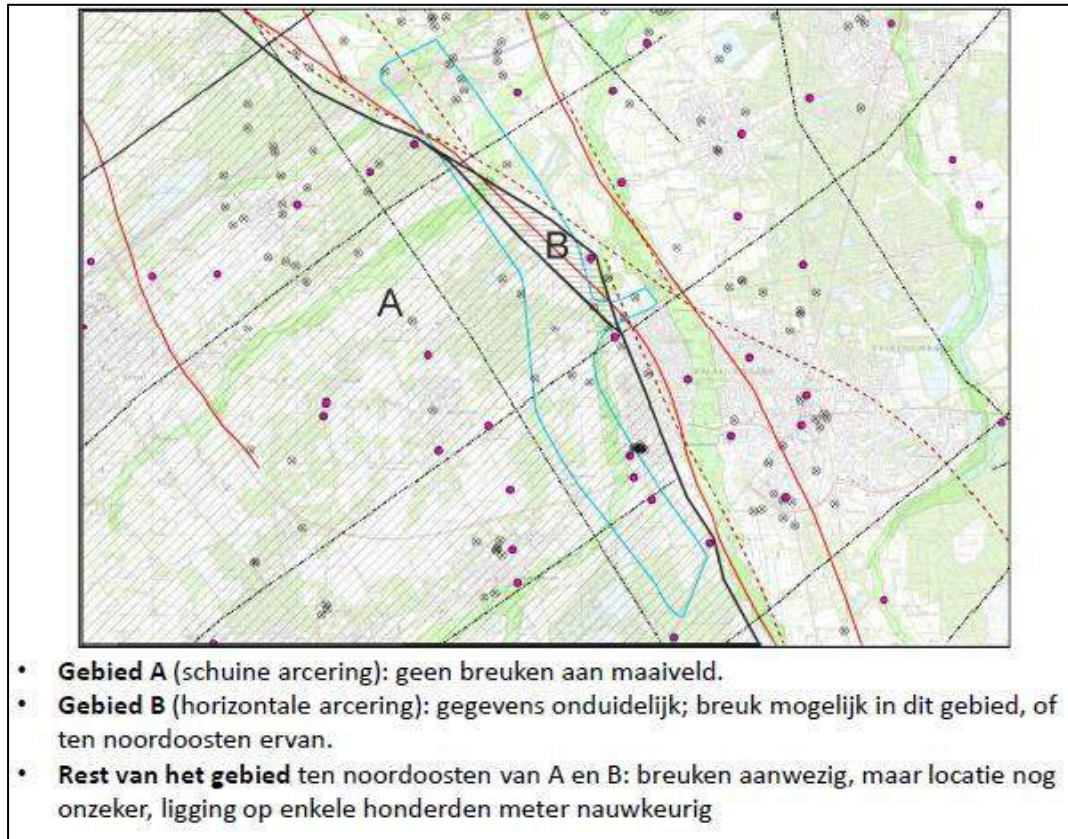
Figuur 1 is te beschouwen als de rijkswegenkaart. Wanneer op deelgebieden wordt ingezoomd ontstaat een kaart met daarop ook de provinciale wegen en bij veldonderzoek een wandelkaart.

In het kader van de hydrologische verkenning van het tracé van de N69 om de bebouwde kommen heen zijn de gegevens van de uitgevoerde en gedocumenteerde boringen verzameld. Voor het Eurocircuit en directe omgeving zijn een beperkt aantal boringen bekend.



Figuur 2 Kaart locaties boringen Veldhoven-Westerhoven-Valkenswaard

Kruisjes: boringen ≤ 4 m diep, meestal handboringen
Cirkels: diepere boringen > 4 m diep, meestal mechanische boringen, in dit gebied tot max. ong. 100 m diep
Magenta cirkels: boringen gebruikt voor DGM / REGIS II modellen. Dit zijn meestal de betere boringen met een redelijk betrouwbare stratigrafische interpretatie



Figuur 3 Interpretatie breuken vanuit onderzoek N69

Het Eurocircuit ligt net ten zuiden van de onderste geologische profiellijn.

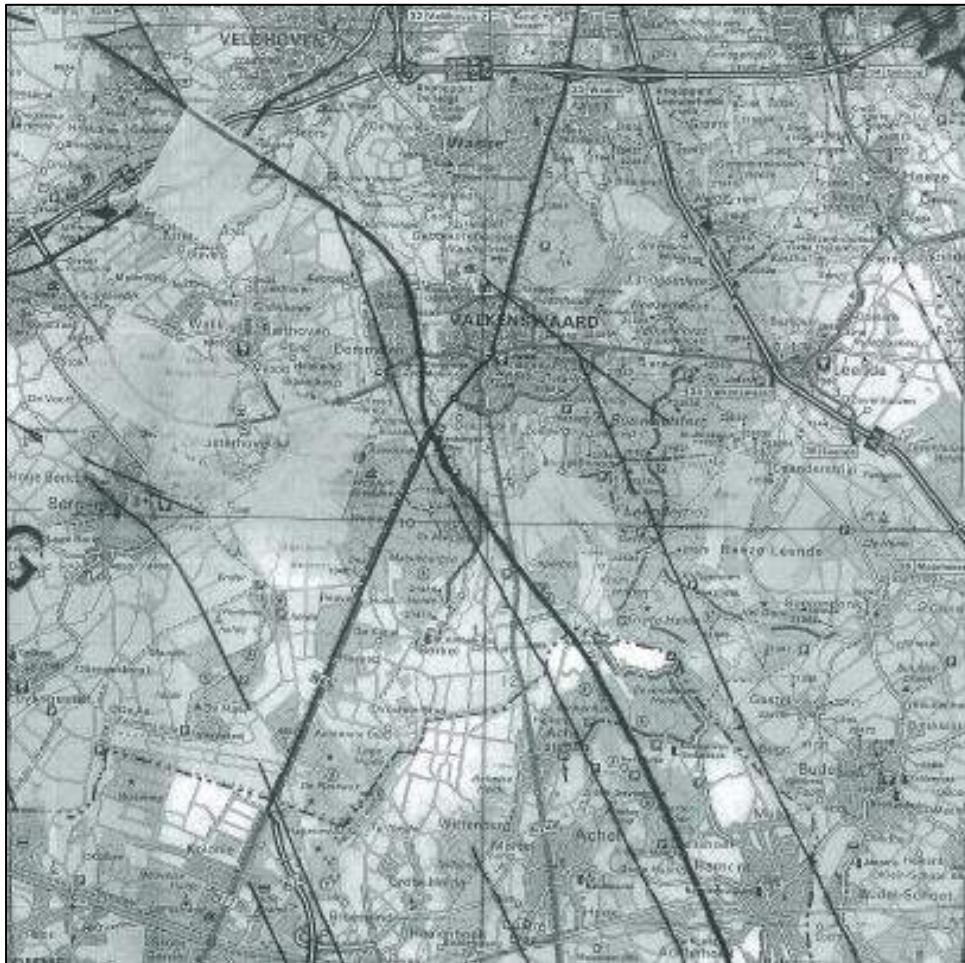
De interpretaties die aan de arcering worden gekoppeld zijn niet onderbouwd omdat delen van het gebied niet of onvoldoende onderzocht zijn.

De mensheid heeft al duizenden jaren de werking van breuken op hydrologie gekend en die kennis weten te gebruiken voor bijvoorbeeld irrigatie en waterkracht. Bij 'watermolens' wordt hier nader op ingegaan.

De voormalige Rijksgeologische Dienst heeft in de vorige eeuw diverse onderzoeken uitgevoerd in de Kempen met betrekking tot de geologische opbouw. Dit hield verband met het in beeld brengen van optionele locaties voor waterwinning op onder andere Groote Heide. De boringlocaties zijn terug te vinden in figuur 3.

Van het gebied in figuur 4 (zie hieronder) is nooit een 'wandelkaart' voor geologische structuur gemaakt.

Gelet op wat die structuur zal gaan betekenen voor een klimaatbestendige inrichting van het hele Dommeldal en de N2000-gebieden mede gelet op de urgentie om de verdroging aan te pakken, mag verwacht worden dat die structuur nader in beeld gebracht wordt.



Figuur 4 Breukenkaart voormalige Rijksgeologische Dienst omgeving Valkenswaard (bron J.Broertjes)

In figuur 4 is de Feldbiss met een dikke lijn ingetekend. Westelijk daarvan loopt de Heerlerheidebreuk.

Een aantal breuklijnen bij Bergeijk, Achel en Groote-Heide-Leenderbos-Leenderstrijp stoppen. Dat wil enkel zeggen dat die niet buiten die locatie onderzocht zijn.

De wel ingetekende stukken zijn niet terug te vinden in figuur 3.

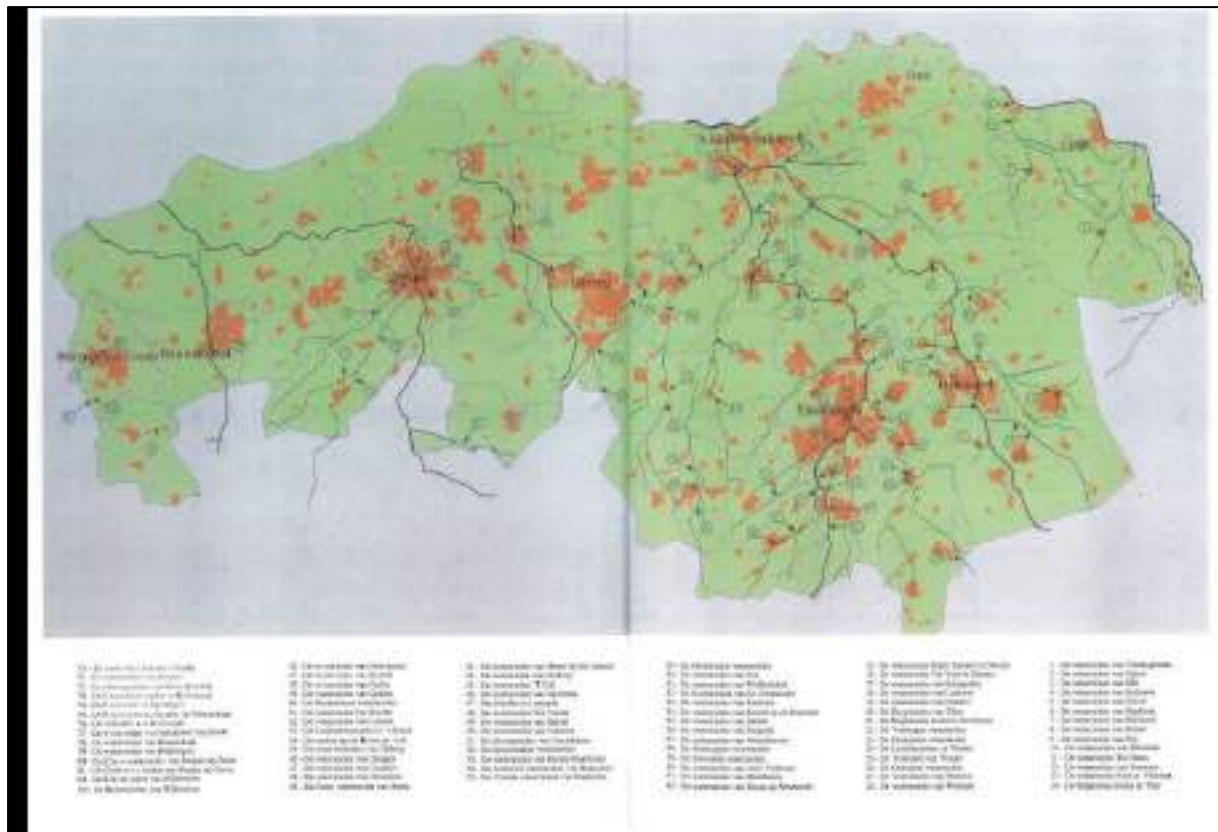
3. Benutten van geologische structuur

Watermolens en breuken

In de provincie Noord-Brabant zijn de locaties van een zeventig (voormalige) watermolens. Bijna al die (voormalige) watermolens in Noord-Brabant staan op plaatsen waar een beek een breuk passeert. In de regio Valkenswaard worden nog diverse bestaande watermolens of restanten aangetroffen (Venberg, Dommelen, Keersop, Waalre).

De beken zijn veelal via het systeem van de terugtrekkende erosie ontstaan. In het bovenste stukje van de beek erodeert zand en wordt verplaatst stroomafwaarts. Bij een breuk gekomen kruipt de beek langs de breuk omhoog tot bij een laaggelegen of zwakker punt in de breuk de zone boven de breuk kan worden bereikt. Het gebied boven de breuk gaat dan via dat punt afwateren. Veelal ontstaan daarbij S-bochten in een beek. Dit patroon is in de Kempen heel herkenbaar.

Toen vanaf de tijd van Karel de Grote de graanteelt toenam, ontstond behoefte aan maalderijen. De plekken waar de sloten een breuk passeren waren (bijna) het hele jaar watervoerend omdat het grondwater langs breuken naar dat punt stroomt. Dat waren ook de plekken om water vast te houden (bekkens) voor drukke tijden voor malen met watermolens en plekken om water boven langs randen in het landschap te voeren en te gebruiken als irrigatiewater waardoor het groeiseizoen verlengd werd en de kans op verdroging sterk verminderde. De dubbelradse uitvoeringen van de watermolens worden meestal aangetrokken op gemeentegrenzen omdat ieder gemeente met het rad op hun gebied belasting wilde innen.

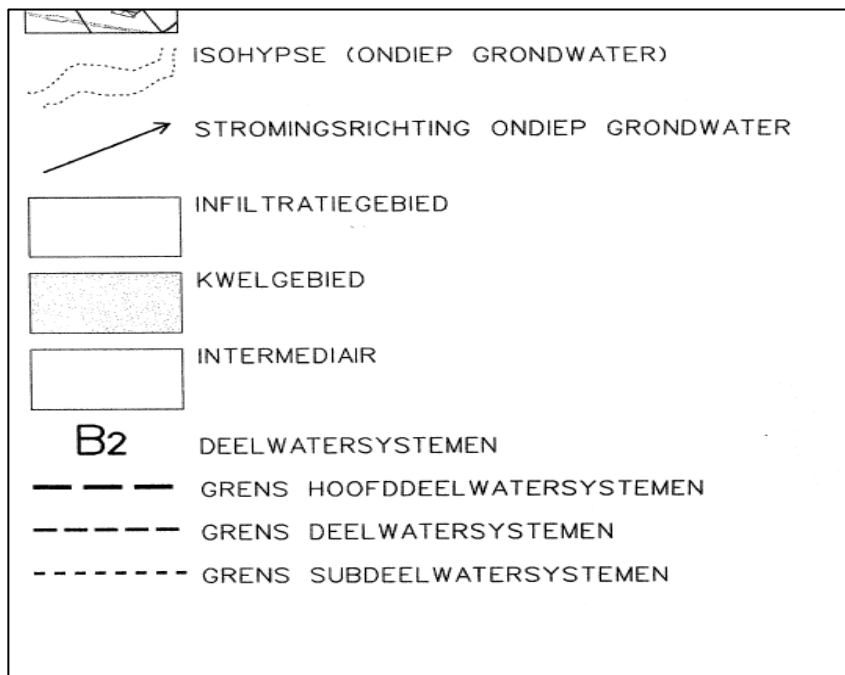
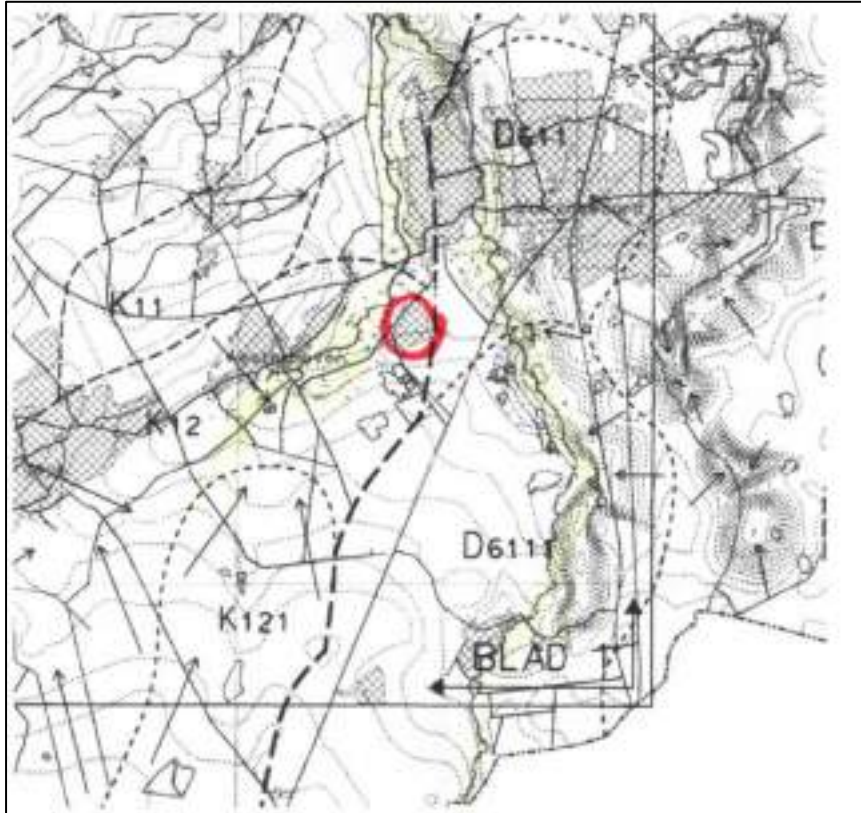


Figuur 5. Kaart (voormalige) watermolens Noord-Brabant.

Watermolens werden op de breuken gebouwd. Op vele plekken ontstonden kastelen en versterkte gebouwen aan de lage kant van een breuk. Het grondwater dat over de breuk komt is circa 8 graden. Een constante aanvoer zorgt ervoor dat een slotgracht niet bevroest dus de vesting lastig in te nemen is.

Maar in de oudheid wisten volkeren de geologische structuur te benutten voor goede kwaliteit water het jaar rond, gedifferentieerd voedsel, bescherming door natte zones, grafheuvels, enzovoorts. Deze structuren zijn in de omgeving te vinden nabij de breukzones.

4. Grondwaterstromen



Figuur 6 Kaart grondwaterstromen nov 1995 Rijks Planologische Dienst

De kaart uit 1995 laat zien dat het Eurocircuit op de grens van Kempenblok naar het dal van de Keersop ligt op de overgang van intermediair naar kwelgebied.

De kaart leert onder ander het volgende:

De kwel treedt op in de beekdalen van Keersop Beekloop en Dommel.

Het Eurocircuit ligt tussen de kwelgebieden in. In het noordwesten zit een beetje kwel.

Sinds 1995 zijn de richtingen van de waterstromen niet wezenlijk veranderd. Door intensiever grondgebruik zijn wateronttrekkingen en ontwatering waarschijnlijk toegenomen. Op de beeksystemen van Keersop en Dommel kan water vanuit het Kempisch Kanaal ingelaten worden. Het is de vraag of dit in de toekomst in lange droge periodes nog zal kunnen.

Om de watervoerendheid van de Dommel, Keersop en de Beekloop met de beschermde waarden te garanderen (bij klimaatverandering) zullen in de infiltratie- en intermediaire gebieden maatregelen genomen moeten worden om meer water vast te houden en te infiltreren. Ook zal meer in de dalen moeten worden vastgehouden.

5. Enkele conclusies

Het Eurocircuit ligt op het Kempenblok op de overgang naar het beekdal van de Keersop. De Heerlerheide Breuk raakt het terrein en de Feldbiss loopt iets oostelijk van het circuit bij de Venbergse Watermolen. Het verloop van de breuk is niet exact bekend. Of er bijbreuken zijn is niet bekend. De grondwaterstromenkaart laat zien dat er waarschijnlijk in de huidige situatie geen groot effect is van het Eurocircuit op de omgeving.

De kwelgebieden liggen op de flanken van de beekdalen zoals de Keersop. Het meest noordwestelijke deel van het plangebied in figuur 0 grenst aan het kwelgebied.

Wanneer in de toekomst meer water op de inzigtigs- en intermediaire gebieden van het Kempenblok wordt vastgehouden in verband met opvang van droogte of hevige neerslag, dan zal die hoek vernatten omdat grondwater van verder weg in het beekdal zal gaan uittreden. De rest van het Eurocircuitgebied zal merendeels functioneren als een inzigtigsgebied. Door de aanleg van wadi's kan hier water vastgehouden worden. Dit kan water van daken zijn maar ook opvang van hevige buien dat inzigt.

In het noordwestelijk deel kunnen poelen de diversiteit aanmerkelijk versterken. De klimaatverandering vraagt om zulke maatregelen.

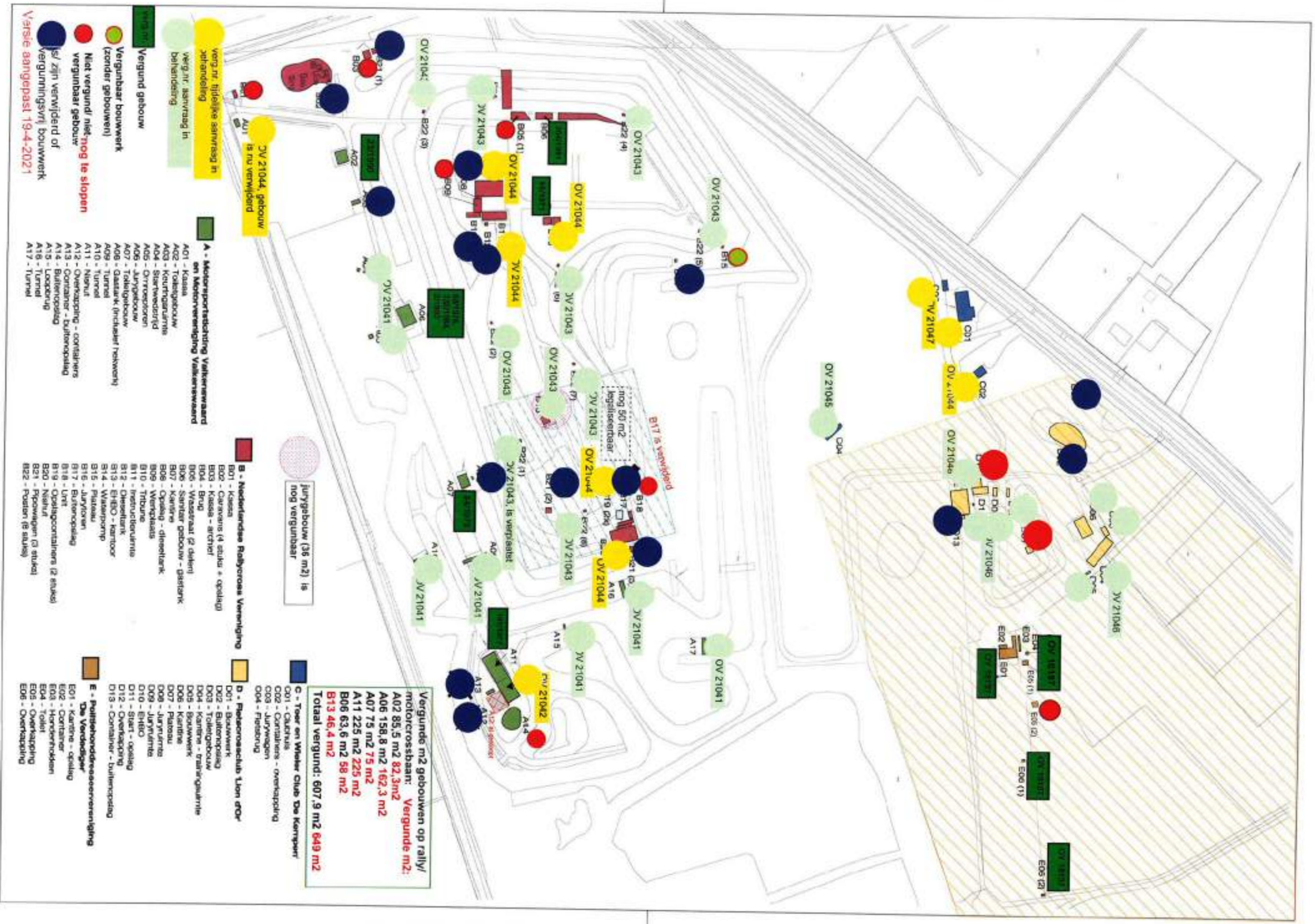
Het eurocircuit zal veranderen van een inzigtigsgebied naar een inzigtigs-, intermediair- en stukje kwelgebied met mogelijk wadi's en poelen. Zonder beheer zullen de inzigtigs- en intermediaire gebieden verbossen.

Het is mogelijk het gebied te beheren als een heideveld met daarin enkele overgangen van droog naar nat.

Bij de keuze van een toekomstscenario 'omvormen naar natuur' is het gelet op hetgeen hiervoor naar voren is gebracht niet nodig de geologie verder in beeld te brengen. Indien er gekozen wordt voor een ander scenario, waarbij mogelijk gebouwen (en dus verhard oppervlak) worden toegevoegd, dient in het kader van verdroging rekening gehouden te worden met infiltratie van regenwater of afvoer naar wadi's.

FS 20201209

**Bijlage 6
Gebouwen en
bouwwerken
Eurocircuit
(versie
19-4-2021)**



Vergunde m² gebouwen op rally/ motorcrossbaan: **Vergunde m²:**
 A02 85,5 m² 82,3m²
 A06 158,8 m² 162,3 m²
 A07 75 m² 75 m²
 A11 225 m² 225 m²
 B06 63,6 m² 58 m²
 B13 46,4 m²
Totaal vergund: 607,9 m² 649 m²

- verg. nr. tijdelijke aanwinst in opbrengst
- verg. nr. aanwinst in behouding
- Vergund gebouw
- Vergunbaar bouwwerk (zonder gebouw)
- Niet vergund/ niet nog te slopen
- Niet vergunbaar bouwwerk
- Niet vergunbaar/ niet vergunbaar
- Niet vergunbaar/ niet vergunbaar
- Niet vergunbaar/ niet vergunbaar

- Motorsportclub Valkenwaard en Motorsportclub Valkenwaard
 - A01 - Kasba
 - A02 - Toiletgebouw
 - A03 - Keukengebouw
 - A04 - Startwagendijk
 - A05 - Ortoestoren
 - A06 - Jurygebouw
 - A07 - Toiletgebouw
 - A08 - Gasstank (inclusief hekwerk)
 - A09 - Tunnel
 - A10 - Tunnel
 - A11 - Nisruut
 - A12 - Overkapping - containers
 - A13 - Container - buitencapeling
 - A14 - Buitencapeling
 - A15 - Loopbrug
 - A16 - Tunnel
 - A17 - Tunnel
- Nederlandse Rallycross Vereniging
 - B01 - Kasba
 - B02 - Caravans (4 stuks + opslag)
 - B03 - Kasba - archief
 - B04 - Brug
 - B05 - Waterstraat (2 delen)
 - B06 - Sanitarii gebouw - gastank
 - B07 - Kantine
 - B08 - Opslag - diesel tank
 - B09 - Werkplaats
 - B10 - Tribune
 - B11 - Instructie ruimte
 - B12 - Diesel tank
 - B13 - EHBO - kantoor
 - B14 - Waterpomp
 - B15 - Plazaau
 - B16 - Jurytown
 - B17 - Buitencapeling
 - B18 - Uitt
 - B19 - Opslagcontainers (2 stuks)
 - B20 - Nisruut
 - B21 - Ploegen (2 stuks)
 - B22 - Posten (6 stuks)
- Pleistocyclist Club d'Or
 - D01 - Bouwwerk
 - D02 - Buitencapeling
 - D03 - Toiletgebouw
 - D04 - Kantine - trailer-garantie
 - D05 - Bouwwerk
 - D06 - Kantine
 - D07 - Plazaau
 - D08 - Juryruimte
 - D09 - Juryruimte
 - D10 - EHBO
 - D11 - Start - opslag
 - D12 - Overkapping
 - D13 - Container - buitencapeling
- Toer en Wandel Club De Kemper
 - C01 - Clubhuis
 - C02 - Containers - overkapping
 - C03 - Jurywaggen
 - C04 - Ploegen
- Ploeghandreassistentenvereniging 'De Verdediger'
 - E01 - Kantine - opslag
 - E02 - Container
 - E03 - Handrekkens
 - E04 - Toilet
 - E05 - Overkapping
 - E06 - Overkapping

Bijlage 7
Rapport ZKA
Leisure
Consultants
maatschappelijke
effecten



Onderzoek maatschappelijke waarde Eurocircuit-terrein
Valkenswaard
In opdracht van gemeente Valkenswaard
April 2021



Inhoud

Deel A: Inleiding	5
Hoofdstuk 1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding en vraagstelling	7
1.2 Eurocircuit-terrein Valkenswaard	8
1.3 Leeswijzer	10
Deel B: Huidige meerwaarde	11
Hoofdstuk 2. Gebruikswaarde	12
2.1 Gebruikers	13
2.2 Omschrijving gebruikers en evenementen	15
2.3 Gebruikersgedrag (binnen de gemeente)	19
2.4 Conclusie gebruikswaarde	20
Hoofdstuk 3. Economische waarde	21
3.1 Onderzoeks-verantwoording	22
3.2 Bezoekers en bestedingen	26
3.3 Conclusies economische waarde	29

Inhoud

Hoofdstuk 4. Maatschappelijk ewaarde	30
4.1 Maatschappelijke effecten	31
4.2 Conclusie en advies huidige maatschappelijke waarde	34
Deel C: Toekomstige meerwaarde	36
Hoofdstuk 5. Inleiding	37
5.1 Verschillende scenario's	38
5.2 Beschrijving mogelijke scenario's	39
Hoofdstuk 6. Gebruikswaarde scenario's	43
6.1 Gebruikers en gebruiksiteit nieuwe scenario's	44
6.2 Gebruikersgedrag binnen de gemeente nieuwe scenario's	46
6.3 Conclusie gebruiksgedrag bij de nieuwe scenario's	48
Hoofdstuk 7. Economische waarde scenario's	50
7.1 Inleiding	51
7.2 Bezoekers	52
7.3 Bestedingen	56
7.4 Conclusie economische waarde	57

Inhoud

Hoofdstuk 8. Maatschappelijkewaarde nieuwe scenario's	58
8.1 Positieve en negatieve effecten nieuwe scenario's	59
8.2 Conclusie maatschappelijke waarde	61
Hoofdstuk 9. Conclusie waarde scenario's	62
9.1 Conclusie maatschappelijke meerwaarde	63

A

Deel A

Inleiding



01

Inleiding

1.1 Aanleiding en vraagstelling

Aanleiding

De gemeente Valkenswaard heeft de wens een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit-terrein op te stellen. Het huidige plan en de bijbehorende vergunning zijn verouderd (uit 1977). Dit, en een aantal andere zaken, leiden tot meningsverschillen tussen gebruikers, de gemeente, omwonenden en maatschappelijke organisaties. Een nieuw bestemmingsplan kon niet worden vastgesteld omdat het, in afwachting van nieuwe wet- en regelgeving aangaande het beoordelingskader van het PAS, nog niet mogelijk was de effecten van stikstof- en ammoniakdepositie te beoordelen. Het college heeft besloten om, voordat er een nieuwe procedure wordt gestart, eerst enkele mogelijke scenario's voor het gebruik van het Eurocircuit-terrein op te stellen en te beoordelen. De gemeente beoordeelt de huidige situatie en de ontwikkelde scenario's op verschillende criteria. Een van deze criteria is de 'maatschappelijke meerwaarde'. ZKA Leisure Consultants heeft de beoordeling van dit criterium voor haar rekening genomen middels deze rapportage.

Vraagstelling

De hoofdvragen van dit onderzoek zijn dan ook:

1. Wat is de huidige maatschappelijke meerwaarde van het Eurocircuit-terrein, onderscheiden naar gebruiks-, economische- en maatschappelijke waarde?
2. Wat is de toekomstige maatschappelijke meerwaarde van het terrein, onderscheiden naar gebruiks-, economische- en maatschappelijke waarde?

De eerste hoofdvraag kan worden opgedeeld in de volgende deelvragen (uitgangspunt is het jaar 2019):

- Hoe is de gebruikswaarde opgebouwd: wie maken er regulier gebruik van het Eurocircuit-terrein, hoe vaak, wanneer en welke publieksevenementen vinden er plaats (en met hoe veel bezoekers)?
- Wat is de economische waarde van het Eurocircuit-terrein: hoeveel bestedingen en werkgelegenheid genereren gebruikers en bezoekers jaarlijks?
- Waaruit bestaan de maatschappelijke effecten van het Eurocircuit-terrein: hoeveel bezoekers trekt het, voor wie levert dit een positieve waarde op (bezoekers/verenigingen/omwonenden) en leidt dit tot neveneffecten voor omwonenden of andere betrokkenen in Valkenswaard?

De analyse van de tweede hoofdvraag concentreert zich op toekomstige maatschappelijke meerwaarde van het Eurocircuit-terrein bij de volgende scenario's:

- Omvormen terrein tot natuur;
- Omvormen terrein tot leisurezone;
- Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren;
- Het combinatiescenario.

1.2 Eurocircuit-terrein Valkenswaard

Het Eurocircuit-terrein

Het Eurocircuit-terrein, het gehele gebied volgens het huidige vigerende bestemmingsplan wordt veelvuldig gebruikt door een aantal verenigingen. Het hele plangebied is weergegeven in Afbeeldingen 1.1 en 1.2. Zoals Afbeelding 1.1 weergeeft ligt het terrein ten Zuidwesten van de kern Valkenswaard, vlakbij Dommelen en Westerhoven.

Afbeelding 1.1. Ligging van het Eurocircuit-terrein. Bron: Bestemmingsplan gemeente Valkenswaard.



Afbeelding 1.2. Het gehele plangebied van het Eurocircuit-terrein volgens bestemmingsplan.



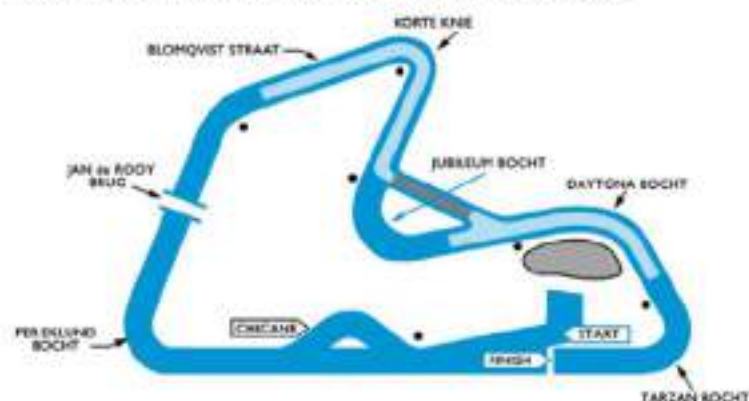
Lichtpaarse omkadering is het Eurocircuit-terrein. De rode en donkerpaarse omkadering geeft geluidcontouren aan conform milieuvergunning (rood = 50 dbA en donkerpaar 55 dbA).

Het Eurocircuit-terrein bestaat uit de volgende onderdelen:

- Het rallycrosssterrein Eurocircuit Valkenswaard. In 1971 werd de eerste wedstrijd op het circuit gereden. Van toen tot nu zijn er veel wedstrijden gehouden (ook uitgezonden op televisie) en was het enkele jaren het decor voor bijvoorbeeld de RTL 7 Dakar Pre-Proloog. Het circuit heeft een lengte van iets meer dan een kilometer. Het is deels onverhard (bestaande uit leem en gravel) en deels verhard (asfalt). Ongeveer 40% is onverhard en ongeveer 60% is verharde weg. De breedte van de baan is minimaal 10 meter. Afbeelding 1.3 toont de baan van het circuit. Op het binnenterrein van het parcours zijn verschillende faciliteiten aanwezig, waaronder de wedstrijdstoren, een kantoor, een hefbrug/weegbrug, het medisch centrum, het perscentrum, de wasplaats, douches en toiletten en een restaurant;
- Een motorcross-parcours: ca. 17.50 meter lang en minimaal 8 meter breed. Het parcours is volledig onverhard en heeft springbulten;
- Een wielercross-parcours van ca. 1.600 meter lang. Op het binnenterrein hiervan wordt een veldcrosssterrein uitgezet. Dit is een nationaal en internationaal erkende fietscrossbaan;
- Grasland wat gebruik wordt voor de politiehondenvereniging. Op dit grasland staan enkele toestellen;
- Clubhuizen van de verenigingen;

- Het overige gedeelte van het plangebied bestaat uit een bosperceel met een ven en een voormalige vuilstortplaats.
- De gronden binnen de N69 en de voormalige vuilstort vallen binnen het plangebied. Twee terreinen hiervan werden gebruikt om te parkeren (het terrein aan de noordzijde van de Victoriendijk en het terrein ten oosten van het terrein van de politiehondenvereniging). Vanwege de aanleg van de N69 kunnen deze niet meer volledige worden gebruikt als parkeerterrein. Daarom worden nu de agrarische percelen tussen de nieuwe N69 en de voormalige vuilstort gebruikt als parkeerterrein bij grote evenementen.

Afbeelding 1.3. Loop van het Eurocircuit. Bron: Eurocircuit



1.3 Leeswijzer

De verdere rapportage is opgedeeld in drie delen. **Deel B** geeft antwoord op de eerste hoofdvraag: "Wat is de huidige maatschappelijke meerwaarde van het Eurocircuit-terrein, onderscheiden naar gebruiks-, economische- en maatschappelijke waarde?":

- In **hoofdstuk 2** zal de huidige gebruikswaarde van het Eurocircuit-terrein worden besproken;
- **Hoofdstuk 3** brengt de huidige economische waarde van het Eurocircuit-terrein in beeld;
- De maatschappelijke waarde van het Eurocircuit-terrein wordt beschreven in **hoofdstuk 4**.

Vervolgens zal **deel C** van deze rapportage antwoord geven op de tweede hoofdvraag: "Wat is de toekomstige maatschappelijke meerwaarde van het Eurocircuit-terrein?":

- In **hoofdstuk 5** worden de verschillende mogelijke scenario's voor het Eurocircuit-terrein besproken;
- **Hoofdstuk 6** bespreekt de gebruikswaarde voor de mogelijke scenario's;
- In **hoofdstuk 7** wordt de economische waarde van de mogelijke scenario's beschreven;
- De maatschappelijke waarde voor de mogelijke scenario's wordt beschreven in **hoofdstuk 8**.
- **Hoofdstuk 9** presenteert de algemene conclusie aangaande de maatschappelijke meerwaarde.





B

Deel B

Huidige
meerwaarde

PRO CIRCUIT



02

Gebruikswaarde



2.1 Gebruikers

Verenigingen

Er zijn verschillende gebruikers van het Eurocircuit-terrein in Valkenswaard. Allereerst zijn er een aantal verenigingen (en hun leden) die gebruik maken van het Eurocircuit-terrein:

- Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV);
- Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV);
- Wielervereniging TWC de Kempen;
- Fietscrossvereniging Lion D'or;
- Politiehondenvereniging de Verdediger;
- Schutterij 't Rondvenneke en Sint-Martinusgilde.

Evenementen

Naast dat leden van de bovengenoemde vereniging gebruik maken van het Eurocircuit-terrein worden er ook jaarlijks een aantal evenementen georganiseerd. Deze worden deels georganiseerd door de verenigingen die gevestigd zijn op het Eurocircuit-terrein. Zo organiseert de Nederlandse Rallycross Vereniging jaarlijks ongeveer 5 wedstrijden en 2 testdagen, waaronder clubwedstrijden en het Nederlands kampioenschap.

De Motorsport Vereniging Valkenswaard organiseert trainingen voor leden en niet-leden en een districts wedstrijd.

TWC de Kempen organiseert ook een vijftal landelijke wedstrijden per jaar. Dit zijn 3 jeugdwedstrijden (waarvan 1 tijdrit) en 2 veldrit-wedstrijden. Ook organiseren zij nog 5-6 interclub wedstrijden per jaar en een clubkampioenschap op het Eurocircuit-terrein.

Fietscrossvereniging Lion D'or organiseert ongeveer 5-6 keer per jaar een clubwedstrijd, 1x per jaar een regiowedstrijd en 1x per jaar een topwedstrijd.

Politiehondenvereniging de Verdediger organiseert geen wedstrijden, maar keuringen. Voor deze keuringen moet de vereniging aangewezen worden door de nationale bond, maar het terrein is hier geschikt voor. Maximaal kunnen ze per jaar 3 keuringsdagen organiseren.

Schutterij 't Rondvenneke organiseert eens per jaar het Kempenschieten wat wordt bezocht door verschillende schietverenigingen in Noord-Brabant.

Daarnaast organiseren externe organisaties nog een aantal grote evenementen. Daarbij wordt vaak ook gebruik gemaakt van een deel van het Eurocircuit en de motorcrossbaan.

Overige gebruikers

Door de hiervoor genoemde evenementen is er eigenlijk nog een extra groep individuele gebruikers van het Eurocircuit-terrein :

- Deelnemers aan de evenementen;
- Bezoekers van de evenementen;
- Vrijwilligers (zijn vaak ook leden van de verenigingen);
- Aanbieders eten, drinken en souvenirs. Sommige horeca is namelijk uitbesteed aan een externe partij;

Ook werden er op het Eurocircuit door de Nederlandse Rallycross Vereniging tot voor kort slipcursussen georganiseerd. Dit was alleen voor leden. De cursussen werden uitbesteed tegen kostprijs (de vereniging verdiende hier zelfs dus niks op).

Ten slotte biedt Schietenj 't Rondvenneke externe groepen de mogelijkheid om gebruik te maken van het schietterrein. Uit het interview met de vereniging blijkt dat de groepen die hier gebruik van maken vaak uit de gemeente Valkenswaard of omgeving komen.

Met meer zekerheid en minder restricties geven sommige verenigingen aan de activiteiten op het Eurocircuit-terrein te willen uitbreiden. Dit zou leiden tot nog meer gebruikers van het Eurocircuit-terrein.

2.2 Omschrijving gebruikers en evenementen

De hoofdgebruikers van het Eurocircuit-terrein zijn de zes voorheen genoemde verenigingen en hun leden. In deze paragraaf wordt een korte beschrijving per vereniging gegeven. Daarnaast wordt het aantal evenementen met het aantal deelnemers / bezoekers getoond welke mee zullen worden genomen in de berekening van de economische waarde van het Eurocircuit-terrein. Voor de berekening van de economische waarde gaan we uit van het jaartal 2019.

Verenigingen

Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV)

Rallycrossers en fans hebben zich verenigd in de Nederlandse Rallycross Vereniging. Het Eurocircuit-terrein is voor de NRV heel erg belangrijk door de baan die er ligt. Door allerlei restricties was het de afgelopen jaren niet mogelijk om het maximale uit het Eurocircuit te halen, maar het circuit staat (internationaal) goed bekend en heeft dus veel potentie voor de vereniging. In de huidige situatie zijn er ongeveer 185 betalende leden. Zij betalen allemaal een vast bedrag aan contributie per jaar. Daarnaast betalen ze inschrijfgeld wanneer ze daadwerkelijk komen rijden. Ongeveer de helft van de leden komt uit België en ook de ander helft komt uit alle windstreken van het land. De NRV organiseert naast trainingsdagen voor hun eigen leden ook slijpcursussen voor de eigen leden. In 2020 mag er acht uur per week gereden worden op het circuit. Omdat het rijden veel voorbereiding vergt, blijft hiervan vijf euro netto tijd per week over.

Daarnaast mag het circuit drie weekenden per jaar langer dan acht uur gebruikt worden. Trainingen kunnen in principe het hele jaar plaatsvinden, maar in de winter vinden deze minder plaats omdat er dan minder vrijwilligers beschikbaar zijn. Daarnaast organiseert NRV ongeveer 5 wedstrijden per jaar en twee testdagen. Ze hebben ook een catering, die uitbesteed is aan een externe cateraar.

Tot en met 2018 werd ook de Preproloog Prijs Dakar gehouden op het Eurocircuit wat voor veel bekendheid zorgde. Deze werd ook op televisie uitgezonden. Ook de MX GP Valkenswaard wordt op televisie uitgezonden.

Motorsportvereniging Valkenswaard (MVV)

De MVV beschikt over een eigen motorcrossbaan op het Eurocircuit-terrein. Ongeveer 30 weken per seizoen worden er trainingen georganiseerd. De leden betalen contributie en betalen ook per training entreegeld. Tijdens de trainingen is het ook mogelijk voor niet-leden om te komen trainen, maar hun entreegeld is dan wel hoger. Naast trainingen organiseert de vereniging districtswedstrijden voor de regio Zuid. Qua motorsportevenementen vinden verder het NK Zijspan en Quads en de MX GP Valkenswaard plaats in Valkenswaard.

Wielervereniging TWC de Kempen

TWC de Kempen is één van de oudere wielerverenigingen van Nederland. Het aantal leden varieert van jaar tot jaar, maar momenteel zijn er ongeveer 225 leden. Hiervan hebben ongeveer 100 leden een wedstrijd-licentie. Wekelijks organiseert de vereniging trainingen, twee keer doordeweeks en op zaterdag. De trainingen vinden het hele jaar door plaats. Daarnaast organiseren zij ongeveer vijf landelijke grote wedstrijden per jaar op het terrein. Dat zijn drie jeugdwedstrijden (waarvan één tijdrit) en twee veldritwedstrijden op zaterdag en zondag in november. Soms wordt er ook een districtskampioenschap georganiseerd. Naast deze wedstrijden worden er ongeveer vijf-zes interclub wedstrijden georganiseerd. Aan publiek wordt geen toegangsprijs gevraagd. Ongeveer 40% van de bezoekers komt uit de gemeente Valkenswaard. Van de leden ligt dit percentage iets lager. Ook veel leden komen uit omliggende gemeenten of uit België.

Fietscrossvereniging Lion D'or

Lion D'or beschikt op het Eurocircuit-terrein over een nationaal en internationaal (met uitzondering van de startfaciliteit) erkende baan. De vereniging heeft ongeveer 150 leden, waarvan 80% jonger is dan 14 jaar. De meeste van deze leden zijn actief lid. Het overgrote deel van de leden komt uit de regio van Valkenswaard (+/- 10 km van Valkenswaard af). Dit is ongeveer 80%. In principe kunnen deze leden jaarrond trainen. Dit gebeurt dan maximaal 5 uur in de week op maandag, dinsdag en donderdag. Daarnaast organiseert de vereniging op het terrein

verschillende clubwedstrijden, een regiowedstrijd, een interclubwedstrijd en soms een topwedstrijd per jaar.

Tijdens de topwedstrijd is veel publiek aanwezig wat op de eigen camping overnacht maar ook gebruik maakt van de overnachtingsmogelijkheden in de regio. De vereniging heeft eigen horecafaciliteiten.

Politiehondenvereniging de Verdediger

De politiehondenvereniging is de kleinste vereniging van het Eurocircuit-terrein. Op dit moment zijn er acht leden, maar het ledenaantal neemt toe. Ze zijn dus in de opbouwfase. De acht leden zijn namelijk allemaal van de laatste jaren. Één van de leden komt uit de gemeente Valkenswaard en de rest komt uit de bredere regio. De leden betalen allemaal een vast bedrag contributie per maand en lidmaatschapsgeld aan de KNPV. De politiehondenvereniging maakt drie keer per week gebruik voor het complex, voor trainingen. Deze vinden het hele jaar door plaats. Echt wedstrijden worden er binnen de sport weinig georganiseerd, maar er bestaan wel keuringen. Het is mogelijk om als vereniging geselecteerd te worden om een keuring te organiseren. Het complex van de vereniging is hier geschikt voor. Maximaal kunnen ze drie keuringsdagen per jaar organiseren, maar het is onwaarschijnlijk dat dit aantal jaarlijks gehaald wordt. Mensen die komen kijken naar de keuringsdagen betalen geen entree. Ongeveer 10% van het publiek komt uit de gemeente Valkenswaard. De vereniging zou graag meer met het terrein doen, zoals het organiseren van gehoorzaamheidstrainingen.

Schutterij 't Rondvenneke

Schutterij 't Rondvenneke behoort tot het Sint Martinus Gilde. De vereniging heeft ongeveer 50 leden die bijna allemaal uit de gemeente Valkenswaard komen (zeker 45 ervan). Van deze leden zijn er ongeveer 15 actief lid en de rest is passief lid. De leden betalen allemaal evenveel contributie. Om de twee weken biedt de vereniging haar leden de mogelijkheid om te komen schieten. Daarnaast wordt eens per jaar het Kempenschietsen georganiseerd. Dit zijn zes dagen waarvan elke dag op een andere vereniging wordt gehouden. Andere Brabantse schietverenigingen zijn dan ook aanwezig. Ten slotte kunnen groepen zich aanmelden om te komen schieten met begeleiding van een van de leden. De vereniging heeft kleinschalige horecafaciliteiten.

Tabel 2.1 toont een overzicht van alle verenigingen en over het aantal leden dat zij beschikken. Ook wordt zoveel mogelijk aangegeven welk percentage van deze leden uit de gemeente Valkenswaard komt. Doordat het Eurocircuit-terrein verenigingen huisvest die regionaal actief zijn, trekt het ook veel leden van buiten de gemeente. Alleen bij de Schutterij en de Fietscrossvereniging komt het overgrote deel van de leden uit de gemeente Valkenswaard.

Op de volgende pagina is in Tabel 2.2 een overzicht van de bij ons bekende evenementen op het Eurocircuit-terrein (2019) weergegeven. Daarbij is vermeld hoe veel deelnemers ieder evenement ongeveer heeft en hoe veel toeschouwers er zijn. Eén van de grootste evenementen (Pre-proloog Dakar) werd in 2018 voor het laatst in Valkenswaard verreden, daarna gebeurde dat elders.

Tabel 2.1. De verenigingen en hun leden (informatie verkregen door de verenigingen in een telefonisch interview)

VERENIGING	AANTAL LEDEN	% LEDEN UIT VALKENSWAARD
NEDERLANDSE RALLYSPORT VERENIGING	185	5%-15%
MOTORSPORT VERENIGING VALKENSWAARD	25*	100% BINNEN 30 KM
WIELERVERENIGING TWC DE KEMPEN	225	25%-35%
FIETSCROSSVERENIGING LION D'OR	150	70%
POLITIEHONDENVERENIGING DE VERDEDIGER	8	12,5%
SCHUTTERIJ 'T RONDVENNEKE	50	>95%

*MVV is voornemens om met trainingsleden te werken zoals ook verenigingen uit Eersel, Oirschot en Budel dat doen. In dat geval is sprake van 750-1000 leden

Tabel 2.2 Evenementen op het Eurocircuit-terrein in 2019¹.

EVENEMENT	SPORT	AANTAL KEER PER JAAR	AANTAL DEELNEMERS PER KEER	AANTAL TOESCHOUWERS PER KEER	VERGUNNING NODIG?
INTERCLUB VELDRIJDEN	WIELERSPORT	2	75	125	NEE
INTERCLUB WEGWIELRENNEN	WIELERSPORT	3	75	125	NEE
DMX (DISTRICTSWEDSTRIJD)	MOTORSPORT	1	225	1000	NEE
NEDERLANDS + DUIJS KAMPIOENSCHAP RALLYRACING (WEDSTRIJDEN)	(AUTO) RALLYSPORT	5	30 (TEAMS)	450	NEE
JEUGWEDSTRIJD	WIELERSPORT	2	200	300	NEE
MX GP VALKENSWAARD	MOTORSPORT	1	220	27.000 (meerdere dagen)	JA
RONDE VAN WESTERHOVEN	WIELERSPORT	1	100	500	NEE
KNMV NK ZIJSpan EN QUADS	MOTORSPORT	1	150	750	NEE
TIJDRIT	WIELERSPORT	1	150	250	NEE
CLUBKAMPIOENSCHAP	WIELERSPORT	1	100	250	NEE
WSD DAGEN	WIELERSPORT	1	100	250	NEE
VELDRUIDAG	WIELERSPORT	2	200	400	NEE
TESTDAGEN	(AUTO) RALLYSPORT	2	100 (TEAMS)	600	NEE
REGIOWEDSTRIJD	FIETSCROSS	1	200	200	NEE
CLUBWEDSTRIJD	FIETSCROSS	6	50	50	NEE
KEMPENSCHIETEN	SCHIETSPORT	1	150	0	NEE
INTERCLUBWEDSTRIJD	FIETSCROSS	1	200	150	NEE

Herkomst toeschouwers

Naast dat een deel van de leden van de vereniging uit de gemeente Valkenswaard komt, is dit ook zo voor een deel van de toeschouwers bij de evenementen. Uit de uitgevoerde interviews blijkt dat de verenigingen niet precies op de hoogte zijn van de hoeveelheid toeschouwers die uit de gemeente Valkenswaard komen. Een inschatting is dat ongeveer 10%-20% van de toeschouwers uit de gemeente Valkenswaard komt.

¹ Naast deze evenementen was er voor 2019 ook een vergunning uitgegeven voor de Amerikanen meeting (300 deelnemers, 1.500 bezoekers). Door de extra opgelegde restricties kon dit evenement niet doorgaan.

2.3 Gebruikersgedrag (binnen de gemeente)

Zoals vermeld op de vorige pagina komt een deel van de leden van de verenigingen en de deelnemers aan en toeschouwers van de evenementen niet uit de gemeente Valkenswaard. Dit betekent natuurlijk niet dat deze bezoekers niet belangrijk zijn voor de gemeente. Een groot deel van de gebruikers (leden en deelnemers en toeschouwers van evenementen) van het Eurocircuit-terrein doet wel bestedingen in de gemeente. Dit kan zijn in de horeca of detailhandel maar ook in de vorm van overnachtingen.

Effect op de verblijfsrecreatie in de gemeente

Het effect van het Eurocircuit-terrein op de verblijfsrecreatie in de gemeente is naar verwachting gering. Een aantal jaren geleden (toen zowel MVV als NRV nog een aantal grootschalige evenementen organiseerden) was dit effect vele malen groter. Veel evenementen zijn maar een dag, waardoor het voor toeschouwers niet nodig is om te overnachten in de regio. Deelnemers (die vaak eerder aanwezig moeten zijn) overnachten wel regelmatig in de gemeente, maar vaak in campers op het terrein van de verenigingen. Een aantal deelnemers en toeschouwers zal natuurlijk wel voor een overnachting in de gemeente Valkenswaard of omgeving kiezen. Een aantal accommodaties in de regio ziet wel een toename in de boekingen bij evenementen op het Eurocircuit-terrein. In het volgende hoofdstuk ramen we het effect hiervan.

Effect op detailhandel en horeca

Het effect op de detailhandel en de horeca zal groter zijn. Dit blijkt ook uit de berekening van de economische waarde (volgende hoofdstuk). Deze berekening is uitgevoerd op basis van het ZKA Impactmodel (zie pagina 24). Evenementen duren vaak de hele dag en deelnemers en toeschouwers zullen vooral 's avonds veelvuldig gebruik maken van de horeca in Valkenswaard. De meeste verenigingen hebben wel een eigen bar waar ze ook eten en drinken verkopen, maar dit is vaak erg kleinschalig. Ook zullen toeschouwers en deelnemers gebruik maken van de supermarkten op de evenementendagen (ook op de Kempervennen). Ten slotte is het de verwachting dat leden van bijvoorbeeld Lion D'or en TWC de Kempen materiaal voor hun sport in Valkenswaard kopen en er reparaties aan hun fiets laten uitvoeren.

2.4 Conclusie gebruikswaarde

Er kan dus worden geconcludeerd dat het Eurocircuit-terrein voor zowel de verenigingen en hun leden als voor de lokale middenstand waarde oplevert. Voor veel verenigingen is het niet mogelijk om de vereniging voort te zetten zonder het Eurocircuit-terrein. Dit komt deels door de (cross)-banen en velden waarvan gebruik wordt gemaakt en dat het hiervoor lastig is om een nieuwe bestemming te vinden. Daarnaast helpen de verenigingen elkaar ook. Wanneer een vereniging een relatief groot evenement heeft kan deze vereniging vaak gebruik maken van de ruimte en faciliteiten op het terrein van een andere vereniging. Het Eurocircuit-terrein, met daarop de vestigingen van de verenigingen, is dus uitermate belangrijk voor de verenigingen.

Naast dat een deel van de leden van de verenigingen uit Valkenswaard komt, en de verenigingen dus sportmogelijkheden bieden voor inwoners van de gemeente, komt een deel van de toeschouwers bij evenementen ook uit Valkenswaard. Zo zorgt het Eurocircuit-terrein ook voor vertier voor de inwoners.

Ten slotte zal het effect op de verblijfsrecreatie in de gemeente Valkenswaard relatief beperkt zijn, omdat er weinig echt grote evenementen meer worden georganiseerd met heel grote aantrekkingskracht (waarvoor toeschouwers van ver komen) en evenementen vaak maar één dag duren. De meest grotere evenementen vinden één keer per jaar plaats. Ook is het voor deelnemers vaak mogelijk op het terrein te overnachten in campers.

Het economisch effect op de horeca en detailhandel in de gemeente Valkenswaard zal naar verwachting groter zijn. Dit omdat veel evenementen die maar één dag duren wel vaak de hele dag duren. Omdat een groot deel van de deelnemers en toeschouwers van evenementen niet uit de regio komt (en een groot deel van de leden die gebruik maken van trainingsmogelijkheden ook niet), zullen zij er relatief vaak voor kiezen gebruik te maken van de horeca en detailhandel in de gemeente Valkenswaard in plaats van in hun woonplaats.



03

Economische
waarde



3.1 Onderzoeks-verantwoording

Inleiding

In dit hoofdstuk komt de economische waarde van het Eurocircuit-terrein voor Valkenswaard aan de orde. We hebben daarbij de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het Eurocircuit-terrein wordt beschouwd als leisure-object. De economische waarde wordt daarom uitgedrukt in de jaarlijkse bestedingen die bezoekers doen als gevolg van hun bezoek aan het Eurocircuit-terrein. Dat kan op het Eurocircuit-terrein zelf zijn, maar ook daarbuiten (in principe in de gemeente Valkenswaard);
- Op het Eurocircuit-terrein zijn een aantal verenigingen actief. De bestedingen kunnen zowel door leden als niet-leden worden gedaan, zoals door deelnemers aan wedstrijden, hun begeleiders, maar ook bezoekers aan wedstrijden;
- De bestedingen bestaan uit contributie, inschrijfgeld voor wedstrijden/trainingen (voor zover deze aan de verenigingen worden betaald)cursussen, sponsoring, bestedingen aan horeca tijdens evenementen (op het Eurocircuit-terrein) of daarbuiten (lokale bedrijfsleven). Ook overnachtingskosten op de camping nabij het terrein of in hotels/vakantieparken in de omgeving worden meegenomen. Daarnaast tellen ook bestedingen in lokale winkels en brandstofkosten besteed bij tankstations mee.
- De bestedingen volgen daarmee het ZKA Impactmodel Vrijtjidssector. Hoe dit model werkt wordt later in dit hoofdstuk verder toegelicht;
- Het jaar waarop de economische waarde betrekking heeft is 2019. Omdat in dat jaar de PréProloog (Dakar) niet meer op het Eurocircuit plaatsvond, maar in het verleden wel beeldbepalend was (tot en met 2018 was het evenement jaarlijks op het Eurocircuit-terrein) zijn deze bestedingen apart vermeld.

Wijze van onderzoek

De totale bestedingen in 2019 worden bepaald aan de hand van de bezoekersaantallen en de bestedingen per bezoek. Per type evenement en per vereniging (training, clubwedstrijd, cursus, regionale wedstrijd, groot evenement) is een apart bestedingsprofiel vastgesteld, dat aangepast op de situatie. Bijvoorbeeld horeca- en brandstofbestedingen zijn hoger als bezoekers van verder weg komen, omdat hun verblijfsduur dan langer is en de kans dat er getankt wordt groter is dan dat als iemand zeer nabij woont.

We zijn als volgt te werk gegaan:

- Er is gesproken met het bestuur van alle verenigingen die actief zijn op het Eurocircuit-terrein: NRV, MVV, TWC, Lion d'Or, de Schieterij en de Politiehondenvereniging. Daarvan is met alle besturen gecommuniceerd per telefoon en e-mail. Daarnaast is fysiek een afspraak gemaakt met de besturen van NRV en MVV. Tijdens deze afspraken is gedeeld wat voor type bezoekers er zijn, wat voor trainingen, wedstrijden en evenementen deze vereniging organiseert en wat voor bezoekersaantallen daarbij horen en welke bestedingen;
- We hebben ook telefonisch gesproken met de organisatoren van de MX GP (de heren Van Eerd en Roos) en de organisator van de Pre-proloog (de heer Zweerts de Jong);

- De NRV heeft de jaarverslagen van haar eigen vereniging en de Stichting Eurocircuit ter beschikking gesteld;
- We hebben gesproken met twee hotels in Valkenswaard, park De Kempervennen, camping de Paal en drie hotels in de omgeving, om vast te stellen hoeveel overnachtingen de grote evenementen in Valkenswaard en directe omgeving hebben gerealiseerd.

De bezoekersaantallen en bestedingen zijn als volgt berekend:

- Voor de bestedingen die ook inkomsten zijn voor NRV, is zoveel mogelijk gebruikt gemaakt van de genoemde jaarverslagen, die zijn toegelicht door het bestuur;
- Leden- en bezoekersaantallen zijn allen afkomstig van de gesprekken met de verenigingen en organisatoren;
- Opbrengsten van grotere evenementen voor verkoop entreekaarten en horeca zijn voor wat betreft de grotere evenementen afkomstig van de organisatoren of de jaarverslagen (bv. catering-opbrengsten);
- Opbrengst van kleinere evenementen (entree en horeca) zijn afkomstig van de bezoekersaantallen en geraamde entreprijzen en horecabestedingen per bezoeker. Soms wordt korting op de entreprijzen gegeven;
- De bestedingen aan detailhandel en horeca en de vervoersbestedingen, buiten het Eurocircuit-terrein, zijn geraamd door ZKA, op basis van landelijke gemiddelden en het ZKA Impactmodel

Logies

Omdat een aantal evenementen meerdaags zijn, zal een deel van de bezoekers overnachten. We hebben hiervoor met de genoemde accommodaties gesproken en met de verenigingen. De opgaven van de accommodaties zijn daarbij leidend. Het gaat altijd om een aanvullende bezetting, dat wil zeggen dat de bezetting van een accommodatie zonder deze evenementen niet nul zal zijn. Wel kan het zo zijn dat een accommodatie vol zit tijdens een evenement, terwijl er in de weken na-of voorafgaand aan het evenement sprake is van een gemiddelde bezetting.

Het totaal aantal overnachtingen in 2019 is in en om Valkenswaard (exclusief Pré Proloog) circa 3.500. We ramen dat in de omliggende omgeving (rondom Eindhoven) nog eens 500-1.000 overnachtingen per jaar door evenementen op het Eurocircuit-terrein plaatsvinden (op basis van interviews met een aantal logiesaccommodaties in de omgeving). Deze laatste zijn echter niet in de bestedingen opgenomen, omdat deze niet ten goede komen aan Valkenswaard of zeer directe omgeving.



ZKA Impactmodel Vrijetijdssector

We gebruiken het ZKA Impactmodel, dat aan de hand van bezoekersaantallen en bestedingen per persoon de totale bestedingen berekent. Met dit model kan ook de werkgelegenheid worden berekend, maar daar is in dit geval van afgezien omdat bij verenigingen veel gebruik gemaakt wordt van vrijwilligers. Het model maakt onderscheid in 5 categorieën:

- Logies
- Horeca
- Detailhandel
- Entree (waaronder ook contributie en sponsoring)
- Vervoer.

Input

In de monitor wordt een aantal categorieën onderscheiden, namelijk verblijfs- en dagtoerisme. Deze categorieën vormen een weerspiegeling van de toeristische en recreatieve activiteiten op en rond het Eurocircuit-terrein.

Output

De resultaten van de berekeningen geven de betekenis van dit leisureobject weer, uitgedrukt in bestedingen (in Euro's).

Afbeelding 3.1. ZKA Impactmodel



3.2 Bezoekers en bestedingen

Bezoekaantal

Het bezoekersaantal aan het gehele Eurocircuit-terrein valt uiteen in bezoeken van leden (voor trainingen e.d.), niet leden (voor trainingen, testdagen, wedstrijden en evenementen en bezoekers van wedstrijden, testdagen en evenementen. Daarbij zijn wedstrijden/evenementen onderscheiden naar bezoekersaantal. De MX GP zorgt voor het grootste deel van de bezoekers. Het bezoekersaantal aan het Eurocircuit-terrein was circa 76.500. Dit is exclusief bezoek van leden die niet trainen of niet deelnemen aan een wedstrijd en exclusief bezoekers aan eventuele vergaderingen. De aantallen zijn gebaseerd op de interviews met de organisatoren en de verenigingen. Daarbij gaat het om concrete bezoekersaantallen van de evenementen, aangevuld met een raming van het aantal bezoeken van leden en bezoekers die komen voor trainingen. Deze circa 76.500 bezoeken zijn als volgt verdeeld.

Tabel 3.1. Aantal bezoeken

GROEP	AANTAL BEZOEKEN (2019)
LEDEN	19.500
NIET-LEDEN (TRAININGEN, TESTDAGEN, CURSUSSEN)	3.000
EVENEMENTEN TOT 1.000 BEZOEKERS	8.500
EVENEMENTEN >= 1.000 BEZOEKERS	45.500
TOTAAL	76.500



Bestedingen

De totale economische waarde in bestedingen voor het Eurocircuit-terrein was in 2019 circa € 1,9 miljoen (inclusief BTW). In dat jaar vond de Préproloog niet meer plaats op het Eurocircuit. Vanwege de grote omvang van dit evenement, dat daarom wel relevant is, worden de bestedingen hiervoor daarom separaat geraamd met als basisjaar 2018. Deze bestedingen zijn niet in de tabellen opgenomen, maar worden separaat genoemd.

In onderstaande tabel zijn alle bestedingen opgenomen: logies, horeca, detailhandel, entree/sponsoring /contributie en vervoer. Het betreft zowel de bestedingen op het Eurocircuit-terrein als daarbuiten. Op de volgende pagina worden de bestedingen naar deze categorieën gesplitst. Onderstaand vindt een splitsing naar de verschillende typen bezoek. Wel is duidelijk dat de MX GP het grootste deel van de bestedingen voor grotere evenementen vormt. Bedragen zijn afgerond op duizenden euro's.

Tabel 3.2. Verdeling bestedingen

GROEP	BESTEDINGEN (2019)
LEDEN	€ 145.000
NIET-LEDEN (TRAININGEN, TESTDAGEN, CURSUSSEN)	€ 92.000
EVENEMENTEN TOT 1.000 BEZOEKERS	€ 112.000
EVENEMENTEN >= 1.000 BEZOEKERS	€ 1.532.000
TOTAAL	€ 1.881.000

Preproloog

De bestedingen als gevolg van de Preproloog in 2018 bedroegen circa € 400.000.



Bestedingen naar categorie

De bestedingen vallen uiteen in de vijf genoemde categorieën.

Tabel 3.3. Verdeling bestedingen

CATEGORIE	BESTEDINGEN (2019)
LOGIES	€ 52.000
HORECA	€ 332.000
DETAILHANDEL	€ 99.000
ENTREE/SPONSORING/CONTRIBUTIE	€ 1.188.000
VERVOER	€ 210.000
TOTAAL	€ 1.881.000

Bij de tabellen merken we het volgende op:

- De bestedingen vinden op of buiten het Eurocircuit-terrein plaats en in Valkenswaard of directe omgeving. Het is mogelijk dat een beperkt deel van de bestedingen 'weglekt' omdat deze wat verder buiten de omgeving van Valkenswaard worden gedaan. Dit weglekeffect is onderdeel van elk economisch model, is beperkt maar kan niet nauwkeurig worden ingeschat.
- Het leeuwendeel van de bestedingen komt van bezoekers van wedstrijden en evenementen, met name van de entreekaarten en de horeca. De entree-opbrengst van de MX GP vormt hier een groot deel van;
- De bestedingen van de leden bestaan met name uit de contributie, die een beperkt deel vormt van de totale bestedingen (**circa € 61.000**). Dat komt door de inzet van vrijwilligers. Veel (activiteiten van) verenigingen worden ondersteund door vrijwilligers zonder wiens inzet deze niet mogelijk waren. Dat geldt voor bijvoorbeeld trainingen van leden en niet-leden, maar ook voor wedstrijden en evenementen;
- Het bezoek aan het Eurocircuit-terrein zorgt er ook voor dat de lokale middenstand profiteert (horeca, detailhandel). Het is niet precies aan te geven welk deel van de bestedingen in de middenstand terecht komt, het gaat daarbij wel minimaal om enkele tonnen in euro's;
- Het vervoer profiteert mee. Omdat het merendeels over gemotoriseerde evenementen gaat, tanken veel motors, auto's en trucks van de begeleidende teams. Ook een deel van de bezoekers tankt in Valkenswaard voor of na een evenement of wedstrijd.

3.3 Conclusies economische waarde

Naar aanleiding van de berekening concluderen we het volgende:

- Het Eurocircuit-terrein wordt gebruikt door verenigingen voor activiteiten voor leden, maar ook voor niet-leden in de vorm van trainingen, cursussen of testdagen. Het is daarom te beschouwen als een reguliere sportaccommodatie, die echter ook gebruikt wordt voor kleinere en grotere publieksevenementen.
- Het Eurocircuit-terrein kent (als geheel) geen directie of één eigenaar, waardoor de gebruikers samen de exploitatie bepalen. Voor zover bekend werkt dit goed en wordt dit in samenspraak gedaan. Het Eurocircuit-terrein is daarmee geen commerciële organisatie. Voor organisatie van sommige, met name grotere evenementen werken de verenigingen daarom soms samen met externe organisatoren die over veel inzet beschikken om deze evenementen tot een succes te maken. Uit de bestedingen blijkt dat dat met name de grotere evenementen (in 2019 waren dat er enkele) sterk bijdragen aan de bestedingen en de lokale impact op de middenstand. De opbrengst van leden, trainingen en clubactiviteiten met een beperkte publieksfunctie zorgen daarbij voor een bescheiden opbrengst.
- Het bedrag van €1,9 miljoen per jaar is niet de maximale opbrengst. Door beperkingen en regelgeving kon in 2019 slechts beperkt gebruik gemaakt worden van het Eurocircuit-terrein. Zo vond de Préproloog niet meer op het Eurocircuit plaats, maar elders. Daardoor is aannemelijk dat de opbrengst in 2018 nog veel hoger was dan in 2019. De Préproloog is immers ook een groot publieksevenement met meer dan 10.000 toeschouwers.
- Als het aantal grote publieksevenementen toeneemt, los van of dit wenselijk is, zullen de bestedingen verder toenemen. Dit wordt uitgewerkt in één van de toekomstscenario's later in deze rapportage.

04

Maatschappelijke
waarde

4.1 Maatschappelijke effecten

De gemeente heeft bij aanvang van het project een selectie gemaakt van de te betrekken stakeholders voor het ontwikkelen van de toekomstscenario's. Hiervoor heeft in augustus en september 2020 de zogenaamde 'eerste gespreksronde' plaatsgevonden. Van deze gesprekken zijn gespreksverslagen gemaakt. ZKA Leisure Consultants heeft deze gespreksverslagen als basis genomen voor het opstellen van dit hoofdstuk maatschappelijke effecten. Er is een telling verricht van de positieve en negatieve maatschappelijke effecten zoals deze volgens de stakeholders bestaan in deze gesprekken. De visie van de verschillende stakeholders is dus de basis voor deze kwantitatieve analyse.

In totaal heeft de gemeente Valkenswaard gesprekken gevoerd met 24 belanghebbenden. De groep belanghebbenden is een diverse groep bestaande uit o.a. de verenigingen, omwonenden, belangenverenigingen van de buurten met een ligging nabij het Eurocircuit-terrein en de gemeente Bergeijk.

Positieve en negatieve maatschappelijke effecten zijn gebundeld en weergegeven in tabellen 4.1 (positieve maatschappelijke effecten) en 4.2 (negatieve maatschappelijke effecten). In deze tabel wordt ook weergegeven hoe veel belanghebbenden dit positieve of negatieve maatschappelijke effect genoemd hebben. Zo wordt niet alleen in kaart gebracht wat de positieve en negatieve maatschappelijke effecten zijn, maar ook welk belang daaraan wordt gehecht door de belanghebbenden.

Vervolgens wordt een conclusie getrokken over de maatschappelijke waarde van het Eurocircuit-terrein.

Tabel 4.1 Positieve maatschappelijke effecten Eurocircuit-terrein.

POSITIEF MAATSCHAPPELIJK EFFECT	AANTAL KEER GENOEMD DOOR BELANGHEBBENDEN
NAAMSBEKENDHEID VALKENSWAARD (MET NAME IN HET VERLEDEN)	15
PROFIT HORECA BIJ EVENEMENTEN	11
PROFIT DETAILHANDEL BIJ EVENEMENTEN	9
PROFIT VERBLUFSRECREATIE BIJ EVENEMENTEN	8
VERTIER VOOR EIGEN INWONERS (SOMS IN DE VORM VAN GRATIS TOEGANGKAARTEN ZELFS)	4
SPORTFACILITEITEN VOOR EIGEN INWONERS	3
AANWEZIGHEID VAN MEERDERE VERENIGINGEN VERSTERKT ELIKAAR. ER IS SYNERGIE WAT OOK POSITIEF IS VOOR INWONERS.	3
VERSTERKING REGIONALE AANTREKKINGSKRACHT VALKENSWAARD	1
HISTORISCHE WAARDE: VEEL INWONERS KENNEN EEN GEVOEL VAN TROTS OP HET EUROCIJRCUIT-TERREIN (VANUIT VROEGER)	5
ER IS EEN STUKJE NATUURBEHEER (BIJV. OPHANGEN VOGELKASTJES RONDOM HET TERREIN)	1
MOGELIJKHEID TOT REALISATIE ZONNEPANELEN OP HET TERREIN	1
HUURINKOMSTEN VOOR DE GEMEENTE	1
REURING IN VALKENSWAARD BIJ EVENEMENTEN	1
PLAATS OM JE NUTTIG TE VOELEN (VRIJWILLIGERS)	1
WERKZAAMHEDEN OP HET EUROCIJRCUIT-TERREIN DOOR LOKALE ONDERNEMERS UITGEVOERD	1
LIEFHEBBERS HEBBEN EEN PLAATS OM TE CROSSEN / FIETSEN, EN DOEN DIT MINDER OP DE OPENBARE WEG	1

Tabel 4.2 Negatieve maatschappelijke effecten Eurocircuit-terrein.

NEGATIEF MAATSCHAPPELIJK EFFECT	AANTAL KEER GENOEMD DOOR BELANGHEBBENDEN
GELUIDSOVERLAST	18
VERKEERSHINDER	11
PARKEEROVERLAST	10
LUCHTVERVUILING	6
KOSTENPLAATJE VAN DE GEMEENTE LIJKT NIET IN BALANS, TE VEEL KOSTEN VOOR HET PROCES OOK.	5
TERREIN LIGT ER ROMMELIG BIJ, DIT PAST NIET EN GEEFT EEN LELUK BEELD	4
ONEERLIJKHEIDSGEVOEL, OP HET EUROCIRCUIT-TERREIN LIJKT ALLES TE MOGEN, MAAR VOOR BEWONERS GELDEN ANDERE REGELS	3
STANKOVERLAST	3
POLARISATIE VOOR- EN TEGENSTANDERS IN DE GEMEENTE	3
NEGATIEF IMAGO VALKENSWAARD: BEKEND STAAN ALS HERRIEDORP	2
VERSLECHTERING VESTIGINGSKLIMAAT DOOR TEGENSTRIJDIGHEID MET PROMOTIE ALS GROENE GEMEENTE	2
OVERLAST VAN DEELNEMERS IN REST VAN DE GEMEENTE EN OP EIGEN TERREINEN	2
VERMOEDELIJK SLECHT VOOR BODEMKWALITEIT	2
NU NIET MOGELIJK TERREIN TE GEBRUIKEN OM WONINGEN TE BOUWEN, TERWIJL DIT WEL NODIG IS	1
BELANDT WEL EENS ROTZOOI BIJ DE OMWONENDEN BIJ EVENEMENTEN	1
BEPERKING BIODIVERSITEIT	1

4.2 Conclusie en advies huidige maatschappelijke waarde

Conclusie

Het is duidelijk dat er zowel positieve maatschappelijke effecten en negatieve maatschappelijke effecten zijn. Soms kan iets zelfs zowel als iets positiefs en als iets negatiefs worden opgevat.

De meest genoemde positieve effecten van het Eurocircuit-terrein zijn:

- Naamsbekendheid voor de gemeente Valkenswaard;
- Profijt voor logiesaccommodaties, horeca en detailhandel;
- Historische waarde: een gevoel van trots omdat de gemeente Valkenswaard het bekende Eurocircuit-terrein heeft;
- Sportfaciliteiten en vertier voor de eigen inwoners.

De restricties voor de gebruikers van het Eurocircuit-terrein zorgen er echter voor dat het circuit beperkt kan worden gebruikt. Een groot evenement als de Prepoloog vindt niet meer plaats op het Eurocircuit. Van de MX GP Valkenswaard die in 2020 nog wel in Valkenswaard plaatsvond, is dat de vraag of dat in 2021 nog gebeurt.

De positieve naamsbekendheid en de economische effecten zijn de afgelopen jaren verminderd en op korte termijn zullen deze niet stijgen.

Bij meer activiteiten en evenementen ontstaat meer trots, meer vertier voor de inwoners van de gemeente en ook direct meer sportfaciliteiten (er mag immers meer gebruik worden gemaakt van het Eurocircuit-terrein).

Anderzijds wordt heel duidelijk dat geluidsoverlast wel een negatief maatschappelijk effect is. Zowel voorstanders van het Eurocircuit-terrein als tegenstanders van het Eurocircuit-terrein geven aan dat de verenigingen die aanwezig zijn op het terrein overlast veroorzaken. Hierbij moet wel worden gemeld dat door de omwonende hierbij vaak de gemotoriseerde sporten worden genoemd. Echter, ook de geluidsinstallatie van de verenigingen waar niet-gemotoriseerd gesport wordt, wordt aangehaald. De overige meest genoemde negatieve maatschappelijke effecten zijn:


- Verkeershinder;
- Parkeeroverlast;
- Luchtvervuiling;
- Stankoverlast;
- Veel uitgaven aan proceskosten wat ook aan andere gemeenschappelijke belangen zou kunnen worden uitgegeven. Doordat voor- en tegenstanders het niet met elkaar eens lijken te worden;
- Het rommelige terrein ligt er niet mooi bij en dit past niet bij de natuurlijke omgeving.

Voor veel van deze negatieve effecten (zoals parkeerhinder, verkeershinder, en het rommelige terrein) is het wellicht mogelijk een oplossing te zoeken in de vorm van (publieke) investeringen. Voor de negatieve maatschappelijke effecten als luchtvervuiling en geluidsoverlast is dit moeilijker. Wanneer de voordelen uitgebuit moeten worden, en er dus meer (grote) evenementen plaats zullen vinden op het Eurocircuit-terrein zullen deze negatieve maatschappelijke effecten ook weer meer aan het licht komen.

Advies

We adviseren de negatieve maatschappelijke effecten, zoals deze door de stakeholders zijn benoemd, zo veel mogelijk te beperken. Daarnaast adviseren we zowel de positieve- als de negatieve effecten zo objectief mogelijk te onderzoeken.

Vanuit de maatschappelijke waarde blijkt wel dat het huidige gebruik waarschijnlijk niet het meest optimale is. De voordelen die er zijn, worden niet genoeg benut, maar de nadelen blijven wel bestaan. Hierdoor komt het Eurocircuit-terrein in een minder positief daglicht te staan.



Deel C

Toekomstige
meerwaarde

05

Inleiding



5.1 Verschillende scenario's

Scenario's

Zoals in de inleiding beschreven zal in dit deel van de rapportage (deel C) worden besproken wat de toekomstige maatschappelijke meerwaarde van het Eurocircuit-terrein zal zijn. Deze toekomstige waarde is beschreven voor vijf scenario's:

1. Omvormen terrein tot natuur;
2. Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan;
3. Omvormen terrein tot leisurezone;
4. Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren;
5. Het combinatiescenario.

Het combinatiescenario

Tijdens de stakeholdersessies die op 13 en 20 februari 2021 plaatsvonden is geconstateerd dat er geen breed draagvlak bestaat voor een toekomstig gebied op basis van één van de eerste vier scenario's. Wel is er breed draagvlak onder de stakeholders voor een scenario waarbij elementen uit de vier scenario's worden gecombineerd. Dit is het combinatiescenario.

Werkwijze

Voor elk van bovenstaande scenario's gaan we globaal en op kwalitatieve wijze in op de verwachte effecten op de gebruikswaarde, economische waarde en maatschappelijke waarde. Voor het scenario 'huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan' gaan we uit van de maatschappelijke meerwaarde als beschreven in deel B van dit rapport.

In de totaalrapportage van de gemeente Valkenswaard zijn de scenario's volledig beschreven. Hierna zijn de passages beschreven die we als uitgangspunt gebruiken voor dit onderzoek naar maatschappelijke waarde van de scenario's.



5.2 Beschrijving mogelijke scenario's

Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur

In de toekomstvisie 2030 van Valkenswaard is behoud en versterking van groen als zeer belangrijk aangemerkt. Mede daarom is het eerste scenario het omvormen van het terrein naar natuur. Het plangebied van het Eurocircuit-terrein ligt vlakbij het Natura 2000 gebied Leenderbos, Groote Heide en de Plateaux. Ten zuiden van het Eurocircuit-terrein ligt een bos dat behoort tot het Natuurnetwerk Brabant en ook het ten noorden gelegen beekdal behoort tot dit natuurnetwerk. Tevens behoren delen van het Eurocircuit-terrein al tot het Natuurnetwerk Brabant. Wanneer deze natuur omwille van een scenario verwijderd moet worden, dan zal hiervoor een goede onderbouwing moeten worden opgesteld en zal er (zeer) waarschijnlijk elders voor moeten worden gecompenseerd.

Binnen het plangebied liggen twee voormalig stortplaatsen die op dit moment niet conform de geldende eisen afgedekt zijn. Als er na eventuele afdekking gekozen wordt voor een groene invulling van het terrein, zoals in dit scenario het geval is, moet er zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de nu al aanwezige natuurwaarden. Door de stortplaats op het terrein zijn er flinke hoogteverschillen.

Daarom kan het omvormen van het terrein tot natuur goed worden gecombineerd met extensieve recreatievormen zoals wandelen, fietsen, een vitaliteitsparcours, een mountainbikeparcours en/of een horecafunctie. Hierbij wordt gestreefd naar een bovenlokale uitstraling, waardoor Valkenswaard aantrekkelijker wordt voor een recreatief verblijf.

Door huidig en voormalig gebruik van het terrein is landschap dat vroeger zeer waardevol was, flink aangetast. Het herstellen van het oorspronkelijke landschap is slechts deels mogelijk, waarbij onderscheid moet worden gemaakt tussen de verschillende landschapsvormen in het plangebied. Op termijn moet in ieder geval de oude stort aan de Victoriëdijk worden voorzien van een nieuwe afdeklaag. De oostzijde van het Eurocircuit wordt landschappelijk ingepast (invulling met bos en/of struweel) en sluit aan op de leefpatronen van de flora en fauna. Zo wordt ook logisch aangesloten op het bestaande bos. Beheer van het gebied als heideveld is ook mogelijk.

Bij dit scenario wordt de bestemming omgezet naar natuur, met eventueel een beperkte ruimte voor kleinschalige horeca en mogelijkheden voor (extensieve) recreatie.

Scenario 2: huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan

Dit scenario betreft het vastleggen van de huidige en legale situatie in een nieuw bestemmingsplan. De maatschappelijke waarde van de huidige situatie is onderzocht in deel B van deze rapportage.

Scenario 3: omvormen terrein tot leisurezone

Een van de drie pijlers van de toekomstvisie van de gemeente Valkenswaard is leisure: (grootschalige) recreatie in een groene omgeving. Wat dat betreft past dit scenario goed bij de ambities van de gemeente. Omvorming van het terrein naar leisure past tevens goed binnen de Nota Vrijtijdsbeleid (2015-2020) en het masterplan Dommelland waarin het plangebied binnen het deelgebied Leisurezone valt.

De gemeente Valkenswaard geeft aan dat zij, bij keuze voor dit scenario, het gebied niet zelf in zijn geheel gaat ontwikkelen en exploiteren maar dat het de randvoorwaarden zal bieden waarbinnen zo'n ontwikkeling

mogelijk is. Een belangrijke rol voor investeringen en exploitatie is dus weggelegd voor de markt.

Het Eurocircuit-terrein voldoet aan veel eisen voor de ontwikkeling van een leisurezone: voldoende groot, goede verbinding met de hoofdroute en het centrum van Valkenswaard, aangrenzend aan de Kempervennen (groot bezoekerspotentieel) en dichtbij Natuurpoort de Malpie.

Binnen dit scenario zijn op basis van het beleid een aantal concrete invullingen denkbaar. Voorbeelden zijn:

- Het gehele Eurocircuit-terrein wordt omgevormd naar één volwaardige beeldbepalende leisurezone. Hierbij wordt het terrein compleet heringericht en ontstaat ruimte om in samenwerking met marktpartijen het gehele terrein om te vormen naar een leisurezone. Hierbij kan gedacht worden aan een recreatiepark, een thematisch verblijfspark, een wellnesscentrum of andere creatieve marktideeën.
- De huidige verenigingen kunnen hun activiteiten voortzetten. Ze worden daarmee de drager van de aanvullende leisure functies. Het type recreatie moet dan aansluiten bij de bestaande activiteiten. Ideeën zijn bijvoorbeeld het toevoegen van andere (sport)verenigingen of het toevoegen van een evenemententerrein.

Scenario 4: Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren

In dit scenario wordt crossen gedefinieerd als de activiteiten die plaatsvinden vanuit de gemotoriseerde sportverenigingen (MVV en NRV). Met maximaal faciliteren wordt de maximale, door deze twee verenigingen zelf gewenste, activiteiten bedoeld. Dit gewenste activiteitsniveau, als opgegeven door de verenigingen zelf, is weergegeven in Afbeeldingen 5.1 en 5.2. Verder zal er t.o.v. de huidige situatie niets veranderen.

Afbeelding 5.1. Gewenste gebruiksintensiteit rallycrosscircuit.

Gewenste gebruiksintensiteit rallycrosscircuit

Omschrijving	Aantal	Duur van	Gemiddeld aantal	Aantal manches	Aantal ronden per	Aantal ronden	
	evenementen	evenement in	deelnemers per	per deelnemer	manche	(- km)	
	per jaar	dagen	dag			Totaal	Per dag
Nationale en internationale kampioenschappen	6	2	65	7	4	21.840	1820
Clubkampioenschappen	12	1	60	7	4	20.160	1680
Vrije trainingdagen	12	1	50	15	4	36.000	3000
Opleidingsdagen	24	1	15	10	2	7.200	300
Team testdagen	20	1	2	1	50	2.000	100
Test- en demodagen voor derden	12	1	20	1	20	4.800	400

Afbeelding 5.2. Gewenste gebruiksintensiteit motorcrosscircuit.

Gewenste gebruiksintensiteit motorcrosscircuit (MVV)

Omschrijving	Aantal	Duur van	Aantal deelnemers per	Aantal manches	Tijdsduur	Aantal crossuren
	evenementen	evenement	dag	per deelnemer	manche	per dag
	per jaar	in dagen				
Grand Prix voor motorcross	1	2	240	3	30	360
Nationale wedstrijden (KIMV-wedstrijden)	2	2	200 (4 klassen van 50)	3	30	300
Eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro)	2	1	150 (3 klassen van 50)	2	30	150
Jeugdwedstrijd	1	1	280 (7 klassen van 40)	1	15	70
Trainingdagen	35	2 per week	100	1	60	100
Testdagen terreinwagens (4 x 4)	8	1	40	1	240	160

Scenario 5: Combinatiescenario

In de gezamenlijke bijeenkomsten hebben de aanwezige stakeholders geconcludeerd dat er geen breed draagvlak bestaat voor 1 van de 4 scenario's in zijn geheel. Wel zijn er gezamenlijk elementen uit de vier scenario's als wenselijk vastgesteld, die bij elkaar zijn gekomen in het combinatiescenario. Deze elementen kunnen aanvullend worden toegevoegd aan de faciliteiten van de bestaande verenigingen. Uitgangspunt bij het combinatiescenario is dat deze verenigingen kunnen blijven. In dit scenario kunnen de verenigingen het huidige circuitterrein behouden (met 8 uur per week netto gebruikstijd voor NRV en MVV) en wordt het Eurocircuit-terrein aangevuld met kleinschalige leisure. Daarnaast wordt er meer natuur ingepast. Ook wordt een hogere startheuvel voor Lion d'Or vervaardigd.

Qua indoor-leisure kan (niet uitputtend maar ter indicatie) gedacht worden aan een binnenspeeltuin, verhuurgebouwen voor outdoor-activiteiten of een klimtoren.

Qua outdoor-leisure activiteiten wordt momenteel gedacht aan een leisure als een klimpark, een freerunning parcours, paintball of een speelbos. Daarnaast is er ruimte voor overige functies zoals kleinschalige horeca, ruimte voor tentoonstellingen of ruimte voor educatieve doeleinden (bijvoorbeeld veilig verkeer cursussen).

Idealiter wordt het scenario uitgevoerd in coöperatieve vorm waarin de verenigingen en niet-commerciële exploitanten in een overkoepelend orgaan samenwerken.

06

Gebruikswaarde
scenario's

6.1 Gebruikers en gebruiksintensiteit nieuwe scenario's

De gebruikswaarde voor scenario 2 (het huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan) is in Deel B van deze rapportage beschreven. De keuze voor een ander scenario heeft in de meeste gevallen tot gevolg dat de gebruikers veranderen. Hieronder wordt per nieuw scenario de verandering in aantal gebruikers en hun gebruikersintensiteit beschreven.

Scenario 1: omvormen terrein tot natuur

In dit scenario zullen de huidige verenigingen die gevestigd zijn op het Eurocircuit-terrein geen gebruik meer maken van het terrein. Wel zal het terrein opengesteld worden ten behoeve van extensieve recreatie. Naar verwachting zal een groot deel van de gebruikers uit de gemeente Valkenswaard komen. Een natuurgebied van deze omvang heeft namelijk niet direct een grote regionale aantrekkingskracht. Een ander, kleiner deel, zal als verblijfs- of dagtoerist in de gemeente zijn en zo voor extensieve dagrecreatie gebruik maken van de natuur. De gebruikersgroep zal dus groter worden dan in het huidige scenario, maar de gebruiksintensiteit per gebruiker zal dalen. Zeker toeristen zullen namelijk jaarlijks minder vaak in het gebied komen dan de leden van de sportverenigingen nu doen.

Scenario 3: omvormen terrein tot leisurezone

Ook in dit scenario zal een groter aantal mensen gebruik maken van het Eurocircuit-terrein dan in de huidige situatie. Het aantal gebruikers hangt af van de precieze invulling van het scenario. Als het gehele Eurocircuit-terrein wordt omgevormd naar een leisurezone dan zullen de sportverenigingen geen plaats meer op het terrein hebben. Een attractie-, recreatiepark of een wellnesscentrum zal meer bezoekers trekken dan de sportverenigingen nu doen. Echter, opnieuw zal de gebruiksintensiteit dalen. Immers, bezoekers van deze typen leisure bezoeken het terrein niet zo vaak als het gemiddelde lid van de sportverenigingen.

Als er gekozen wordt voor een andere invulling, namelijk dat de verenigingen hun activiteiten voort kunnen zetten en drager worden van de aanvullende leisure functies, zien we een iets ander beeld. Aanvullende functies die dan benoemd worden zijn andere (sport) verenigingen of een evenemententerrein. Bij de toevoeging van andere (sport)verenigingen zal het aantal gebruikers relatief laag blijven maar naar verwachting is hun gebruiksintensiteit wel hoog. Bij een evenemententerrein zal het aantal gebruikers enkele keren per jaar hoog zijn, maar de gebruiksintensiteit per gebruiker lager. Doordat de huidige sportverenigingen hun activiteiten kunnen voortzetten zal het aantal gebruikers in ieder geval stijgen t.o.v. het huidige gebruik.

Scenario 4: mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren

Naar verwachting stijgt het aantal gebruikers in dit scenario licht. Immers, dezelfde sportverenigingen maken gebruik van het Eurocircuit-terrein. Mogelijk zal er wel een kleine stijging zijn in het aantal gebruikers door trainende niet-leden. Wanneer er namelijk meer mogelijkheden zijn voor leden om van het terrein gebruik te maken, wordt het waarschijnlijk aantrekkelijker om lid te worden van de vereniging, en groeit het ledenaantal van de (gemotoriseerde) verenigingen. Alle andere verenigingen hebben aangegeven geen last te hebben van de gemotoriseerde sporten en het is dus niet de verwachting dat zij hierdoor leden zullen verliezen. Ook de gebruiksintensiteit van het terrein door de leden van de gemotoriseerde verenigingen zal vergroot worden. Tevens trekt dit meer bezoekers (door meer wedstrijden).

Scenario 5: het combinatiescenario

Het huidige aantal gebruikers wordt aangevuld met de gebruikers van kleinschalige leisure. Het aantal gebruikers van het Eurocircuit-terrein zal in dit geval dus stijgen, maar niet zo sterk als in scenario 3. Grootschalige leisure trekt over het algemeen namelijk meer bezoekers dan kleinschalige leisure. De gemiddelde gebruiksintensiteit zal, ten opzichte van het huidige gebruik, dalen. De gebruiksintensiteit van de

leden en bezoekers van de huidige sportverenigingen zal namelijk ongeveer gelijk blijven maar bezoekers van kleinschalige leisure zullen minder vaak gebruik maken van het terrein dan de leden van verenigingen. De keuze in type leisurefuncties bepaalt uiteindelijk het aantal, de diversiteit en de gebruiksintensiteit van de gebruikers van het Eurocircuit-terrein in dit scenario. Hierdoor is het nog niet mogelijk dit nader te kwantificeren. Wel is het mogelijk de effecten relatief te wegen ten opzichte van de huidige situatie.

Conclusie

In Tabel 6.1 vergelijken we het aantal gebruikers, hun herkomst en hun gebruiksintensiteit ten opzichte van de huidige situatie (scenario 2). Daarom is dit scenario niet in de tabel vermeld.

Tabel 6.1. Aantal gebruikers, herkomst gebruikers en gebruiksintensiteit.

SCENARIO	AANTAL GEBRUIKERS	HERKOMST GEBRUIKERS	GEBRUIKS-INTENSITEIT
SCENARIO 1: OMVORMEN TOT NATUUR	HOGER	GEMEENTE	LAGER
SCENARIO 3: OMVORMEN TERREIN TOT LEISURE ZONE	HOGER	ZUID-NEDERLAND	LAGER
SCENARIO 4: MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSEN MAXIMAAL FACILITEREN	IETS HOGER	REGIONAAL	HOGER
SCENARIO 5: HET COMBINATIESCENARIO	HOGER	REGIONAAL	LAGER

6.2 Gebruikersgedrag binnen de gemeente nieuwe scenario's

Het gebruikersgedrag van de gebruikers van het Eurocircuit-terrein binnen de gemeente voor scenario 2 is beschreven in paragraaf 2.3. Een deel van de leden en bezoekers komt uit Valkenswaard. Een ander deel van de huidige gebruikers niet. Maar ook deze gebruikers brengen waarde naar Valkenswaard in de vorm van overnachtingen (beperkt aantal), bestedingen in de horeca en detailhandel (groter effect). Het verwachte gebruikersgedrag binnen de gemeente van scenario's 1, 3, 4, en 5 wordt hieronder beschreven. Hierbij wordt vaak een vergelijking gemaakt met de huidige situatie.

Scenario 1: omvormen terrein tot natuur

Zoals al eerder benoemd zal een relatief groot deel van de gebruikers van het Eurocircuit-terrein bestaan uit inwoners van de gemeente Valkenswaard. Naar verwachting is het deel van de gebruikers dat uit de gemeente komt groter dan in de huidige situatie. Hierdoor biedt dit scenario direct veel waarde voor de gemeente. Bestedingen in de horeca, detailhandel en voor overnachtingen zullen echter lager zijn. Inwoners zouden namelijk waarschijnlijk sowieso al hun boodschappen doen in de gemeente en hebben geen verblijfovernachting nodig. Doordat er al veel natuur in de regio is, is het ook niet de verwachting dat dit natuurgebied specifiek voor meer vraag naar verblijfsrecreatief

aanbod in de gemeente gaat zorgen. Indien er een horecafaciliteit wordt geopend in het natuurgebied zullen er wel bestedingen zijn in de horeca maar deze zullen naar verwachting niet hoog zijn.

Scenario 3: omvormen terrein tot leisurezone

Het gebruikersgedrag is afhankelijk van de keuze die gemaakt wordt over de invulling van dit scenario. Bij oprichting van een complete leisure zone zal een groot deel van de bezoekers niet uit de gemeente Valkenswaard komen, maar met name uit de regio Zuid-Nederland. Wel zullen hun dagbestedingen relatief hoog zijn. Een leisure zone een impuls geven aan de vraag naar verblijfsrecreatief aanbod in de gemeente.

Het toevoegen van nieuwe (sport)-verenigingen zorgt ervoor dat een relatief groot aandeel van de gebruikers uit de gemeente zal komen. Immers, mensen worden vaak lid van een sportvereniging in hun eigen gemeente. Hun additionele bestedingen in de horeca, detailhandel of verblijfsrecreatie zullen echter laag zijn. Wordt het in dit scenario bijvoorbeeld een recreatiepark, dan zullen de bestedingen in de lokale middenstand wel sterk toenemen.

Als gekozen wordt om het huidige terrein uit te breiden met een evenemententerrein zal een iets groter deel van de bezoekers uit de eigen gemeente komen. Echter, een evenemententerrein trekt, afhankelijk van het type evenementen, ook veel bezoekers van buiten de gemeente. Een trend in de verblijfsrecreatie is dat steeds meer overnachtingen geboekt worden in combinatie met een evenement. Voor het verblijfsrecreatief aanbod in de regio is de toevoeging van een evenemententerrein dus hoogstwaarschijnlijk gunstig. De lokale horeca en detailhandel zal minder profiteren doordat eten en drinken vaak alleen op het evenemententerrein mag worden gekocht.

Scenario 4: mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren

Bij keuze voor dit scenario zal het aandeel gebruikers van binnen de gemeente Valkenswaard niet direct stijgen. Tevens is door de gemotiveerde verenigingen aangegeven dat er weinig tot geen meerdaagse evenementen zullen worden georganiseerd. De bestedingen in de verblijfsrecreatie zullen dus stabiel blijven. Doordat er vaker gebruik mag worden gemaakt van het circuit zullen er wel meer evenementen en dus bezoekers komen die wel geld uitgeven in de horeca en detailhandel. Zij zullen dus profiteren.

Scenario 5: het combinatiescenario

In tegenstelling tot de grootschalige leisure uit scenario 3 zullen de gebruikers van de kleinschalige leisure in dit scenario vooral uit de eigen gemeente of uit de regio komen. Het type leisure is namelijk niet zo uniek dat het veel bovenregionaal bezoek zal trekken. Hierdoor zal het aandeel gebruikers uit de gemeente Valkenswaard wat hoger liggen, wat direct gebruikswaarde oplevert voor de gemeente. Doordat de bezoekers voornamelijk uit de directe omgeving komen zullen de bestedingen aan horeca, detailhandel en verblijfsrecreatie wel relatief laag liggen. Zij kunnen namelijk ook thuis eten, drinken en slapen.

6.3 Conclusie gebruiksgedrag bij de nieuwe scenario's

Gebruikswaarde

Uit voorgaande paragrafen kan worden geconcludeerd dat er voor- en nadelen zijn voor alle scenario's qua gebruikswaarde.

Voor scenario 1 (omvormen terrein tot natuur) geldt dat het aantal gebruikers van het gebied toeneemt maar de gebruiksfrequentie daalt ten opzichte van het huidige gebruik. Wel zal het terrein relatief gezien meer gebruikt worden door de inwoners van de gemeente Valkenswaard.

In scenario 3 (omvormen terrein tot leisure zone) zal het aantal gebruikers significant stijgen. Dit type leisure zal bovenregionaal marktgebied hebben en dus zullen er ook veel bezoekers van buiten de regio komen. Deze bezoekers geven weer geld uit in de horeca, detailhandel en verblijfsrecreatie. Het aandeel eigen bezoekers zal relatief laag zijn en de gebruiksfrequentie per bezoeker ook.

Uitvoering van scenario 4 (mogelijkheden tot het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren) zorgt ervoor dat het aantal unieke gebruikers waarschijnlijk beperkt stijgt en de gebruiksfrequentie per gebruiker toeneemt. De organisatie van meer evenementen op het terrein

zal ook zorgen voor extra bestedingen in met name de horeca en detailhandel.

Het laatste scenario, het combinatiescenario (scenario 5) zorgt ook voor extra gebruikers. Deze gebruikers zullen, in tegenstelling tot bij scenario 3, wel voornamelijk uit de regio of zelfs de gemeente komen. Wat dat betreft is de gebruikswaarde voor de inwoners van de gemeente Valkenswaard dus groter dan het momenteel is. Bestedingen in de horeca, detailhandel en verblijfsrecreatie zullen iets stijgen (door de extra bezoekers), maar doordat bezoekers uit de regio/gemeente komen zullen de bestedingen alsnog relatief laag liggen.

In Tabel 6.2 (volgende pagina) is de beoordeling van de gebruikswaarde per scenario weergegeven. De gebruikswaarde van scenario 4 en 5 is dus het hoogst.

Tabel 6.2. Conclusie gebruikswaarde.

MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN	OMVORMEN TERREIN TOT NATUUR	HUIDIG FEITELIJK LEGAAL GEBRUIK VASTLEGGEN IN NIEUW BESTEMMINGSPLAN	OMVORMEN TERREIN TOT LEISURE ZONE	MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSSEN MAXIMAAL FACILITEREN	COMBINATIE-SCENARIO
AANTAL UNIEKE GEBRUIKERS	STUIGT	BLIJFT GELIJK	STUIGT	STUIGT IETS	STUIGT
GEBRUIKSINTENSITEIT PER GEBRUIKER	DAALT	BLIJFT GELIJK	DAALT	STUIGT IETS	DAALT IETS
AANDEEL GEBRUIKERS EIGEN INWONERS	STUIGT	BLIJFT GELIJK	DAALT	BLIJFT GELIJK	STUIGT
PROFIT LOKALE MIDDENSTAND	DAALT	BLIJFT GELIJK	STUIGT	STUIGT IETS	STUIGT IETS
CONCLUSIE GEBRUIKSWAARDE	+/-	+/-	+/-	+	+

07

Economische
waarde

7.1 Inleiding

De economische waarde van elke scenario bestaat uit de jaarlijkse bestedingen van bezoekers en deelnemers aan activiteiten op het Eurocircuit terrein. De verschillende scenario's en de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen zijn in de voorgaande hoofdstukken toegelicht.

Wat betreft scenario 4 zijn de bezoekers- en deelnemersaantallen aangeleverd door NRV en MVV, evenals de bijbehorende entree- en deelnamegelden. Daarbij is met name bij de autorallysport sprake van een toename van het aantal evenementen ten opzichte van het huidige gebruik.

Per scenario lichten we hierna kort toe welke functies in dat scenario worden beschreven en tot welke bezoekersaantallen en bestedingen per jaar dat op het Eurocircuit terrein leidt (zie tabel 7.3). We baseren ons daarbij op de scenariobeschrijving van de gemeente Valkenswaard, omschreven in de totaalrapportage. Omdat sprake is van algemene beschrijvingen van functies en geen precies concept is opgesteld, houden we een bandbreedte aan voor het aantal bezoekers, bijvoorbeeld voor een 'middelgroot' en 'groot' wellnesscentrum.

De haalbaarheid van de functies en de bijbehorende bezoekersaantallen (marktomstandigheden) zijn in dit stadium niet onderzocht. De bezoekersaantallen zijn marktconform c.q. gemiddeld voor de genoemde leisurfuncties.

7.2 Bezoekers

Scenario 1: Omvormen terrein tot natuur

Dit scenario gaat uit van omvormen tot natuur, waar wandelen, fietsen en mountainbiken mogelijk is en eventueel een horecagelegenheid wordt gevestigd. Er is een terrein beschikbaar van 32 ha.

Dit levert circa 25.000 bezoeken per jaar op. We berekenen dit bezoekersaantal op basis van een gemiddeld bezoek per hectare wat voor natuur wordt gehanteerd door ZKA op basis van studies voor natuurorganisaties. De bestedingen per bezoeker zijn hoger als er een horecagelegenheid op het terrein is. Hierdoor ontstaan meer mogelijkheden tot besteden. We ramen de bestedingen dus zowel met als zonder horecagelegenheid (twee varianten).

Scenario 2: Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan

De economische waarde van dit scenario is in deel B reeds beschreven.



Scenario 3: omvormen terrein tot leisurezone

Het derde scenario gaat er in principe vanuit dat de gehele oppervlakte van het terrein van het Eurcoircuit beschikbaar komt voor leisure-ontwikkeling. Hiervoor is 32 ha beschikbaar. Daarbij zijn enkele grootschalige leisureontwikkelingen genoemd die op het terrein zouden passen en eventueel geschikt zou kunnen zijn. Dat zijn:

- Recreatiepark met vakantiewoningen;
- Thematisch verblijfspark met ecolodges en (bijvoorbeeld) hippische sport;
- Wellnesscentrum.

We merken daarbij op dat een wellnesscentrum nooit het hele terrein zou kunnen beslaan (32 ha). Een groot wellnesscentrum beslaat meestal niet meer dan 1 ha.

Voor het verblijfspark gaan we uit van een marktconforme 15-20 woningen per ha. Voor het ruim opgezette thematisch park (waar ook ruimte is voor voorzieningen) is dat 10 recreatiewoningen per ha. We gaan uit van een verhuurverplichting en marktconforme omstandigheden en een gemiddelde bezetting voor een groot verhuurpark (met verhuur door professionele verhuurorganisatie.)

Tabel 7.1 Aantal overnachtingen (scenario 3)

FUNCTIE	AANTAL RECREATIE-WONINGEN	OVERNACHTINGEN PER JAAR
RECREATIEPARK	480	480.000
THEMATISCH PARK	320	320.000

Voor een wellnesscentrum zou een middelgroot centrum ongeveer 50.000 bezoeken per jaar trekken en een groot wellnesscentrum (circa 1 ha inclusief buitenruimte) ongeveer 200.000 bezoeken trekken. Dit zijn ervaringscijfers van ZKA uit onderzoeken voor wellnesscentra.

Er is ook nog een variant berekend waarbij er wel sprake is van het huidige gebruik van het circuit en ook nog enkele activiteiten worden toegevoegd (dus niet het hele terrein omvormen):

- **Evenemententerrein.** De toename van het aantal bezoeken ten opzicht van huidig ramen we op 10.000-50.000 per jaar, uitgaande van regionale aantrekkingskracht (o.b.v. onderzoeken van ZKA naar evenementen);
- **Outdoorpark.** Afhankelijk van omvang, aantal activiteiten en concept gaan we ook hier uit van 10.000-50.000 bezoekers extra;
- **Skatebaan.** Dit aantal bezoekers ramen we op 5.000.

Scenario 4: mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren

In dit scenario wordt de motor- en rallysport maximaal gefaciliteerd. Met name in de activiteiten van NRV groeit het aantal evenementen, deelnemers en bezoekers hierdoor. Omdat de Preproloog niet meer is opgenomen in het door hen gewenste programma, compenseert dit de stijging van het aantal bezoekers deels. Voor MVV gaan we ervan uit dat de MotoGP wel terugkomt.

Het totaal aantal bezoekers aan het Eurocircuit per jaar (inclusief leden) neemt dan toe van circa 76.500 (in de huidige situatie) tot circa 114.000 per jaar.

Scenario 5: het combinatiescenario

In deze situatie wordt naast het huidige gebruik het Eurocircuit terrein ook benut voor het toevoegen van enkele andere leisurefuncties. Hier is veel beperkter ruimte voor dan in scenario 2, omdat de activiteiten van de huidige verenigingen gehandhaafd blijven.

Verder stijgt het aantal bezoekers en leden van Lion d'Or ten opzichte van de huidige situatie door een hogere startheuvel. Er kan dan eens in de vijf jaar ook een internationaal evenement plaatsvinden. De bezoekersaantallen van dit evenement zijn daarom voor één vijfde meegenomen.

De economische waarde bestaat dan ook uit de huidige economische waarde van het terrein plus de economische waarde van de toegevoegde functies.

We ramen de bezoekersaantallen voor de aanvullende functies in scenario 5 als volgt:

- **Outdoor leisure:** afhankelijk van de precieze invulling van het concept, ramen we het bezoekersaantal hiervan op 10.000-50.000 per jaar, op basis van ervaringscijfers van ZKA;
- **Indoor leisure:** ook hiervoor wordt het aantal bezoekers geraamd op 10.000-50.000 per jaar, sterk afhankelijk van het precieze concept, op basis van ervaringscijfers van ZKA;
- **Educatieve ruimten met horeca:** het bezoekersaantal hiervan ramen we op circa 15.000 (op basis van de omvang en gemiddeld zakelijk gebruik). Daarnaast zouden circa 35.000-40.000 bezoekers de horeca kunnen bezoeken (uitgaande van een deel van de bezoekers aan educatieve ruimten en een deel van de bezoekers van het circuit) waarbij hun bezoekdoel niet specifiek horeca is, maar één van de bestaande activiteiten op het circuit). Deze 35.000-40.000 bezoekers zijn dus grotendeels geen nieuwe bezoekers, maar bestaande bezoekers die iets meer uitgeven aan horeca.

Bezoekersaantal overzicht

Het bezoekersaantal aan het gehele Eurocircuit-terrein valt in de huidige situatie uiteen in bezoeken van leden (voor trainingen e.d.), niet leden (voor trainingen, testdagen, wedstrijden en evenementen en bezoekers van wedstrijden, testdagen en evenementen).

In de nieuwe situatie komen daar leisurebezoekers bij (in scenario 5) of worden de huidige bezoekers vervangen door leisurebezoekers (scenario's 1 en 3). In scenario 4 zal alleen het huidige bezoekersaantal aan het circuit (voor ledenbezoek, trainings- en testdagen en evenementen) toenemen.

Omdat er in het scenario 'omvormen tot leisure zone' sprake is van verschillende leisurefuncties, is het totale bezoekersaantal niet duidelijk vast te stellen. Er kan sprake zijn van toevoegen van één of meerdere functies, zelfs met combinatiebezoeken. Daarom is voor het scenario 'omvormen tot leisure zone' een aantal afzonderlijke varianten doorgerekend.

Tabel 7.2 Overzicht bezoekersaantal in nieuwe situatie (per jaar)

SCENARIO	AANTAL BEZOEKEN /OVERNACHTINGEN
1. OMVORMEN TERREIN TOT NATUUR	25.000 BEZOEKEN
2. HUIDIG FEITELIJK LEGAAL GEBRUIK VASTLEGGEN IN NIEUW BESTEMMINGSPLAN	76.500 BEZOEKEN
3. OMVORMEN TERREIN TOT LEISURE ZONE	
-VERBLIJFSPARK	320.000-480.000 OVERNACHTINGEN
-WELLNESS	50.000-200.000 BEZOEKEN
-HUIDIG GEBRUIK PLUS EVENEMENTENTERREIN	86.500-126.500 BEZOEKEN
-HUIDIG GEBRUIK PLUS OUTDOOR	86.500-126.500 BEZOEKEN
4. MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSEN MAXIMAAL FACILITEREN	114.000 BEZOEKEN
5. COMBINATIESCENARIO	112.500-192.500 BEZOEKEN

7.3 Bestedingen

De bestedingen per scenario zijn berekend aan de hand van marktconforme bedragen per bezoek/overmaching en het ZKA Impactmodel. De bestedingen (economische waarde) zijn als volgt samengevat in de tabel.

Tabel 7.3 Economische waarde (bestedingen) per jaar

SCENARIO	ECONOMISCHE WAARDE (PER JAAR)
OMVORMEN TERREIN TOT NATUUR	€ 100.000- € 150.000
HUIDIG FEITELIJK LEGAAL GEBRUIK VASTLEGGEN IN NIEUW BESTEMMINGSPLAN	€ 1,9 MILJOEN
OMVORMEN TERREIN TOT LEISURE ZONE	
-VERBLIJFSPARK	€ 15 MILJOEN-€ 21 MILJOEN
- WELLNESS	€ 3 MILJOEN-€ 13 MILJOEN
-HUIDIG GEBRUIK PLUS EVENEMENTENTERREIN	€ 2,0 MILJOEN -€ 2,6 MILJOEN
- HUIDIG GEBRUIK PLUS OUTDOOR	€ 2,2 MILJOEN -€ 2,7 MILJOEN
MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSEN MAXIMAAL FACILITEREN	€ 3,1 MILJOEN
COMBINATIESCENARIO	€ 2,6-MILJOEN-€ 4,5 MILJOEN

7.4 Conclusie economische waarde

Uit de analyse van de economische waarde per scenario kunnen we een aantal conclusies trekken:

- **De economische waarde per scenario verschilt sterk.** Daarbij kan het zijn dat omvorming tot een andere bestemming een hogere economische waarde oplevert. Het combinatiescenario per jaar enkele tonnen tot circa 2,5 miljoen meer bestedingen op dan in de huidige situatie;
- **De grootste economische waarde ontstaat bij het omvormen van het huidige terrein tot leisurezone met een recreatiepark** met vakantiewoningen (derde scenario). Hier ontstaan vanwege de omvang van het terrein een groot park met honderdduizenden overnachtingen extra. De bestedingen nemen toe met miljoenen euro's per jaar, afhankelijk van de omvang en dichtheid van woningen. Deze logiesgasten zorgen ook voor dagbezoeken in de omgeving. De lokale middenstand profiteert bij dit scenario het meest. De haalbaarheid van dit scenario is echter de vraag gezien het omvangrijke aanbod hiervan in de regio (en zelfs in de nabijheid van het circuit);
- **De laagste economische waarde ontstaat bij het omvormen van het terrein tot natuurgebied.** Vanwege de beperkte omvang levert dit een beperkt aantal bezoekers en € 100.000-€ 150.000 aan bestedingen per jaar op. De economische waarde ten opzichte van het huidige gebruik daalt hier het sterkst.
- **Het scenario 'maximaal faciliteren' levert de meeste bezoeken aan het circuit zelf op.** Het aantal bezoeken aan het circuit groeit met 37.500 ten opzichte van de huidige situatie. Met name voor de autorallysport levert dit scenario meer (internationale) wedstrijden en evenementen op. De toegenomen economische waarde bestaat met name uit entree- en deelnamegelden voor evenementen.



08

Maatschappelijke
waarde nieuwe
scenario's

8.1 Positieve en negatieve effecten nieuwe scenario's

Methode

Voor het huidige gebruik zijn de positieve en negatieve maatschappelijke effecten van het Eurocircuit-terrein geanalyseerd (zie Tabellen 4.1 en 4.2). In dit hoofdstuk bundelen we deze positieve en negatieve maatschappelijke effecten en kijken we wat, naar verwachting, de invloed is op de maatschappelijke waarde. Daarnaast is directe werkgelegenheid opgenomen als positief maatschappelijk effect. De huidige situatie levert namelijk relatief weinig werkgelegenheid op. Verenigingen draaien vooral op vrijwilligers.

Tabellen 8.1 en 8.2 (zie volgende pagina's) geven de invloed van de scenario's op respectievelijk positieve en negatieve maatschappelijke effecten weer (t.o.v. de huidige situatie). Een plus betekent dat het effect in het scenario sterker aanwezig is en een min betekent dat het effect in het scenario minder sterk aanwezig is. Bij de positieve maatschappelijke effecten (tabel 8.1) is een plus daarom daadwerkelijk positief. Immers, het positieve effect wordt versterkt. Bij de negatieve maatschappelijke effecten (tabel 8.2) is een plus eigenlijk negatief. Het negatieve effect wordt namelijk versterkt.

Tabel 8.1 Positieve maatschappelijke effecten (t.o.v. huidig gebruik)

POSITIEF MAATSCHAPPELIJK EFFECT	OMVORMEN TERREIN TOT NATUUR	HUIDIG FEITELIJK LEGAAL GEBRUIK VASTLEGGEN IN NIEUW BESTEMMINGSPLAN	OMVORMEN TERREIN TOT LEISURE ZONE	MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSSEN MAXIMAAL FACILITEREN	COMBINATIE-SCENARIO
REGIONALE AANTREKKINGSKRACHT VALKENSWAARD	-	+/-	+ / ++	+	+
PROFIT LOKALE MIDDENSTAND	-	+/-	+ / ++	+	+
VERTIER VOOR EIGEN INWONERS	+	+/-	+ / -	+ / -	+
SPORTFACILITEITEN VOOR EIGEN INWONERS	+ / -	+ / -	+ / -	+	+
HISTORISCHE WAARDE: GEVOEL VAN TROTS	-	+ / -	-	+ / -	+
NATUURBEHEER	++	+ / -	+ / -	-	+
MOGELIJKHEID OM ENERGIE OP TE WEKKEN	-	+ / -	+	+ / -	+
INKOMSTEN GEMEENTE	-	+ / -	+ / ++	+ / -	+
DIRECTE WERKGELEGENHEID	-	+ / -	+ / -	+ / -	+
PLAATS VOOR VRIJWILLIGERS	-	+ / -	-	+	+

Tabel 8.2 Negatieve maatschappelijke effecten (t.o.v. huidig gebruik)

NEGATIEF MAATSCHAPPELIJK EFFECT	OMVORMEN TERREIN TOT NATUUR	HUIDIG FEITELIJK LEGAAL GEBRUIK VASTLEGGEN IN NIEUW BESTEMMINGSPLAN	OMVORMEN TERREIN TOT LEISURE ZONE	MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSSEN MAXIMAAL FACILITEREN	COMBINATIE-SCENARIO
OVERLAST VOOR BEWONERS (GELUID, VERKEER, PARKEREN, STANK, ROMMEL)	-	+ / -	+ / -	+	+ / -
NEGATIEF EFFECT OP HET MILIEU	-	+ / -	+ / -	+	+
ROMMELIG TERREIN	-	+ / -	-	+ / -	-
POLARISATIE VOOR- EN TEGENSTANDERS IN DE GEMEENTE	+ / + / -	+ / -	+ / -	+	+ / -
TEGENSTRJDIGHEID MET GEWENSTE PROMOTIE ALS GROENE GEMEENTE	-	+ / -	+ / -	+	+ / -

8.2 Conclusie maatschappelijke waarde

Maatschappelijke waarde

Het combinatiescenario wordt gedragen door de stakeholders die deelnamen aan de gezamenlijke bijeenkomsten en heeft daarom in ieder geval voor hen de grootste maatschappelijke waarde. Echter, dit hoeft niet zo te zijn voor alle inwoners van de gemeente. In Tabel 8.3 wordt een conclusie getrokken aangaande de maatschappelijke waarde per scenario (op basis van tabellen 8.1 en 8.2).

Op basis van tabel 8.3 kan worden geconcludeerd dat het combinatiescenario, 'omvormen terrein tot natuur' en 'omvormen terrein tot leisure zone' de grootste maatschappelijke waarde oplevert. In het combinatiescenario worden de positieve maatschappelijke effecten namelijk het meest vergroot en de negatieve maatschappelijke

effecten blijven ongeveer gelijk. In het scenario 'omvormen terrein tot leisure zone' worden de positieve maatschappelijke effecten ook vergroot (wel in mindere mate dan bij het combinatiescenario) maar de negatieve effecten worden zelfs verkleind. Bij 'natuur' worden de negatieve effecten het meest verkleind.

Opmerking

In deze analyse is de weging voor de verschillende maatschappelijke effecten niet meegenomen. Als het milieu prioriteit krijgt dan wordt de maatschappelijke waarde van het eerste scenario, omvormen terrein tot natuur, bijvoorbeeld groter. De uiteindelijke conclusie hangt dus af van de weging op basis van belang van de maatschappelijke effecten. We hebben hiertoe een eerste voorstel gedaan.

Tabel 8.3. Conclusie maatschappelijke waarde

MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN	OMVORMEN TERREIN TOT NATUUR	HUIDIG FEITELIJK LEGAAL GEBRUIK VASTLEGGEN IN NIEUW BESTEMMINGSPLAN	OMVORMEN TERREIN TOT LEISURE ZONE	MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSEN MAXIMAAL FACILITEREN	COMBINATIE-SCENARIO
POSITIEVE MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN	WORDEN VERKLEIND	BLIJVEN GELIJK	WORDEN VERGROOT	BLIJVEN GELIJK	WORDEN STERK VERGROOT
NEGATIEVE MAATSCHAPPELIJKE EFFECTEN	WORDEN STERK VERKLEIND	BLIJVEN GELIJK	BLIJVEN GELIJK	WORDEN VERGROOT	BLIJVEN GELIJK
CONCLUSIE MAATSCHAPPELIJKE WAARDE	+/- +/-	+/-	+/- +/-	-	+



09

Conclusie waarde
scenario's

9.1 Conclusie maatschappelijke meerwaarde

Conclusie

De maatschappelijke meerwaarde bestaat uit de gebruikswaarde, de economische waarde en de maatschappelijke waarde. In de voorgaande hoofdstukken zijn de scores voor de vijf scenario's op deze drie aspecten beschreven. Deze zijn daarbij vergeleken met de huidige situatie (scenario 2). Onderstaande tabel geeft de relatieve scores van de scenario's op de drie dimensies aan: gebruikswaarde, economische waarde en maatschappelijke waarde. Daarin krijgt het combinatiescenario de hoogste maatschappelijke meerwaarde, omdat de 3 onderliggende waarden allen worden vergroot ten opzichte van de huidige situatie (scenario 2).

Tabel 9.1 Conclusie effecten scenario's op waarde

DEELASPECT	OMVORMEN TERREIN TOT NATUUR	HUIDIG FEITELUK LEGAAL GEBRUIK VASTLEGGEN IN NIEUW BESTEMMINGSPLAN	OMVORMEN TERREIN TOT LEISURE ZONE	MOGELIJKHEDEN TOT GEBRUIK T.B.V. CROSSEN MAXIMAAL FACILITEREN	COMBINATIE-SCENARIO
GEBRUIKSWAARDE	+/-	+/-	+/-	+	+
ECONOMISCHE WAARDE	-	+/-	+	+	+
MAATSCHAPPELIJKE WAARDE	+ +/-	+/-	+/-	-	+
MAATSCHAPPELIJKE MEERWAARDE	+/-	+/-	+ +/-	+/-	+

ZKA LEISURE CONSULTANTS

Brugstraat 1A
5211 VS 's Hertogenbosch

088 - 210 02 50

info@zka.nl
www.zka.nl

Ronald Haagen
Sasja Vermeulen



**Bijlage 8
Rapport Peutz
beoordeling
omgevings-
effecten
scenario
maximaal**



**Quickscan bestemmingsplan Eurocircuit
scenario: 'Mogelijkheden tot gebruik ten
behoefte van crossen maximaal faciliteren'**



Quickscan bestemmingsplan Eurocircuit scenario: 'Mogelijkheden tot gebruik ten behoefte van crossen maximaal faciliteren'

opdrachtgever Gemeente Valkenswaard
rapportnummer EA 1040-4-RA-001
datum 22 februari 2021
referentie FS/GB/DvdH/EA 1040-4-RA-001
verantwoordelijke ir. F.A.G.M. Schermer
opsteller G. Braaksma
+31 85 8228751
g.braaksma@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – nürnberg – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding en samenvatting	5
2	Wet en regelgeving	6
2.1	Stikstofdepositie; Wet Natuurbescherming	6
3	Stikstofdepositie	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Rallycrosscircuit (referentiesituatie)	7
3.3	Rallycrosscircuit (gewenste situatie)	8
3.4	Motocrosscircuit (referentiesituatie)	9
3.5	Motocrosscircuit (gewenste situatie)	10
3.6	Verkeersaantrekkende werking	11
3.6.1	Resumé	11
3.7	Berekeningen	12
3.8	Beoordeling	12
4	Geluid in de omgeving	13
4.1	Toetsingskader	13
4.1.1	Algemeen	13
4.1.2	Geluidzonerings	13
4.1.3	Verleende Wet milieubeheervergunningen	14
4.1.4	Handreiking industrielawaai en vergunningverlening	14
4.2	Circuitgebruik	15
4.2.1	Rallycrosscircuit	15
4.2.2	Motocrosscircuit	16
4.3	Berekeningen	17
4.3.1	Akoestische modelvorming	17
4.3.2	Bronvermogens rallycrosscircuit	18
4.3.3	Bronvermogens motocrosscircuit	19
4.3.4	Samenvatting uitgangspunten berekeningen	21
4.3.5	Rekenresultaten	21
4.3.6	Maximale geluidniveaus	23
4.4	Beoordeling	24
4.4.1	Formele toetsing (Wet geluidhinder)	24
4.4.2	Vergelijking met geluidnormen uit de HMRI en het Activiteitenbesluit	24
4.4.3	Maximale geluidniveaus	25
5	Samenvatting	27

5.1	Stikstofdepositie	27
5.2	Geluid	27
5.2.1	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau	27
5.2.2	Maximale geluidniveaus	27

1 Inleiding en samenvatting

In opdracht van de gemeente Valkenswaard is een quickscan uitgevoerd in voorbereiding op het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan voor het Eurocircuit. Onder het bestemmingsplan vallen het rallycrosscircuit alsmede het motocrosscircuit. Deze worden geëxploiteerd door respectievelijk de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motor Vereniging Valkenswaard (MVV). Op verzoek van de gemeente Valkenswaard wordt in voorliggende quickscan de invloed op de omgeving van het maximaal faciliteren van de circuits in beeld gebracht. De mogelijkheden voor de exploitatie van de circuits worden bepaald op basis van de huidige wet- en regelgeving voor geluid in de (woon)omgeving en stikstofdepositie.

Voorafgaand aan voorliggende quickscan is in overleg met de voorzitters van respectievelijk de NRV en MVV de gewenste bedrijfssituatie vastgesteld in notitie EA 1040-3-NO-001 d.d. 24 december 2020. De referentiesituatie is hierbij de situatie ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan uit 1977 (onherroepelijk geworden in 1986). Voor deze situatie is tevens gekeken naar de omschrijving van de activiteiten uit het rapport van DGMR uit 1985 (opgesteld in opdracht van de provincie Noord-Brabant, ter vaststelling van een mogelijke geluidzone).

Ten aanzien van het aspect stikstofdepositie volgt dat de thans gewenste exploitatie voor beide circuits aanleiding geeft tot een toename van de stikstofdepositie en hiermee significante negatieve effecten niet geheel kunnen worden uitgesloten. Dit vormt mogelijk een belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Een oplossingsrichting zou zijn om het activiteitsniveau enigszins bij te stellen. In de beoordeling (hoofdstuk 5) wordt hiertoe een mogelijk voorstel gedaan. Eén en ander is onderwerp van overleg.

Voor het onderdeel geluid in de omgeving geldt dat de geluidzone van rechtswege rond het rallycrosscircuit voldoende ruim is om de meest luidruchtige rallycrosswedstrijden te houden. Ook de gewenste activiteiten op het motocrosscircuit zijn mogelijk binnen algemeen gangbare grenswaarden voor geluid. Het afwegingskader hierbij zal eerder worden gevormd door het hinderaspect. Hierbij speelt met name ook het aantal dagen op jaarbasis waarop trainingen en wedstrijden plaatsvinden een rol.

2 Wet en regelgeving

2.1 Stikstofdepositie: Wet Natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (verder genoemd Wnb) in werking getreden. De Wnb biedt de juridische basis voor de vergunningverlening met betrekking tot te beschermen natuurgebieden. In het kader van een toets aan de Wnb wordt bepaald of bedrijfsactiviteiten (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaken op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Hiertoe dienen de mogelijke effecten op soorten, habitats van soorten en op habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen in beeld te worden gebracht.

Vanwege emissies van luchtverontreinigende stoffen is de storende factor "vermesting" en "verzuring" mogelijk relevant. Vermesting is de "verrijking" van ecosystemen met vooral stikstof en fosfaat, verzuring van bodem of water is een gevolg van de emissie van vervuillende gassen. De effecten van verzurende stoffen zijn niet altijd te scheiden van die van vermestende stoffen, omdat een deel van de verzurende stoffen ook vermestend werkt (aanvoer van stikstof).

Diverse habitattypen in de Natura 2000-gebieden zijn gevoelig tot zeer gevoelig voor vermesting en verzuring. De gevoeligheid wordt uitgedrukt in een kritische depositiewaarde (KDW) per habitatype. Als de kritische depositiewaarde is de grens waarboven niet langer op voorhand kan worden uitgesloten dat er een risico is dat de kwaliteit van het habitatype wordt aangetast als gevolg van verzurende en/of vermestende invloed van de atmosferische stikstofdepositie (N-depositie).

Ten behoeve van toetsing van de mogelijke effecten dient de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden vanwege de voorgenomen activiteiten derhalve gekwantificeerd te worden. Om een (significant) negatief effect uit te kunnen sluiten dient ingevolge de Wet Natuurbescherming aangetoond te worden dat er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie in nabijgelegen natura 2000-gebieden (<0,01 mol/ha/jr) ten opzichte van de referentiesituatie.

3 Stikstofdepositie

3.1 Algemeen

In figuur 1 aan het einde van dit rapport is de ligging van het Eurocircuit weergegeven ten opzichte van Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide en De Plateaux. Relevant voor de stikstofemissie en bijbehorende depositie in het nabijgelegen Natura 2000-gebied zijn het rijden met voertuigen op de circuits alsmede het verkeer op de openbare weg ten gevolge van deelnemers en bezoekers. In voorliggend onderzoek worden voor beide circuits de volgende situaties inzichtelijk gemaakt:

- De referentiesituatie (de situatie ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan).
- De gewenste situatie zoals aangegeven door de auto- en motocrossclub.

Met betrekking tot de referentiesituatie is het aantal verreden ronden en het aantal crossuren voor respectievelijk het rallycrosssterrein en het motocrosssterrein bepaald op basis van het akoestisch onderzoek van DGMR uit 1985 (zie ook bijlage 1 achteraan dit rapport). De gewenste situatie is in overleg met het bestuur van de rallycrossvereniging en de motocrossvereniging vastgesteld in de notitie EA 1040-3-NO-001 d.d. 24-12-2020 (zie ook bijlage 2).

3.2 Rallycrosscircuit (referentiesituatie)

Ten tijde van de referentiesituatie vonden de volgende activiteiten plaats:

- Eendaagse rallycrosswedstrijden.
- Individueel gebruik.

Noot:

In het akoestisch onderzoek van DGMR uit 1985 is aangegeven dat er tevens "slip- en rallycursussen" plaatsvonden op het rallycrosscircuit. Het ging hierbij (in 1985) om een zestal dagen per seizoen. De rechtbank Oost-Brabant heeft in een uitspraak (d.d. 26 maart 2019) echter aangegeven dat commerciële dagen met o.a. rijvaardigheidstrainingen en slipcursussen in strijd zijn met het bestemmingsplan. In hoeverre de rallycursussen ook strijdig zijn met het bestemmingsplan (of dat deze dagen kunnen worden gebracht onder het begrip "autosport") is thans nog niet duidelijk. Voorzichtigheidshalve zijn de slip- en rallycursussen niet meegenomen in de referentiesituatie.

Voor de activiteiten met ongekentekende voertuigen (eendaagse wedstrijden en individueel gebruik) wordt een emissiefactor van 3,2 gram NO_x per kilometer aangehouden. Dit emissiekental is gebaseerd op een onderzoek naar de milieuaspecten van het racecircuit "Altamont Motorsports Park" uit juli 2008. Hier zijn emissiekentallen voor Amerikaanse auto's uit de periode 1965 – 1970 aangehouden. In deze periode werden nog geen katalysatoren toegepast en was sprake van een relatief hoog brandstofverbruik (> 15 l per 100km), vergelijkbaar met die van de auto's op het circuit. Op basis van het aantal evenementen per

jaar, het aantal verreden ronden en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het rallycrosscircuit ten tijde van de referentiesituatie afgeleid. Deze is samengevat is in onderstaande tabel 3.1.

t3.1 *NO_x-emissie ten gevolge van de referentiesituatie van het Rallycrosscircuit*

Omschrijving	Aantal evenementen per	Aantal ronden per dag	NO _x -emissie in gram/km	NO _x -emissie in kg/jaar
	jaar			
Eendaagse rallycrosswedstrijd	7	1680	3,2	37,6
Individueel gebruik (1-daags)	8	400	3,2	10,2
			Totaal:	47,8

3.3 Rallycrosscircuit (gewenste situatie)

In overleg met het bestuur is de gewenste situatie van het rallycrosscircuit vastgesteld. Deze is beschreven in notitie EA 1040-3-NO-001 en omvat de volgende activiteiten:

- Nationale en internationale kampioenschappen
- Clubkampioenschappen
- Vrije trainingdagen
- Opleidingsdagen
- Team testdagen
- Test- en demodagen voor derden

Voor de bepaling van de emissie ten gevolge van het rijden op de baan is gebruik gemaakt van emissiekentallen afkomstig van het RIVM¹. Vanwege het relatief hoge motortoerental bij circuitgebruik en het groter aantal optrek- en rembewegingen ten opzichte van normaal wegverkeer ligt de vergelijking met emissiekentallen van wegverkeer voor vrij doorstromende (snel)wegen niet voor de hand. Derhalve is aansluiting gezocht bij een emissiekental dat betrekking heeft op stagnerend verkeer op niet snelwegen met een NO_x-emissie van 0,435 g/km per voertuig. Dit emissiekental is hiermee hoger dan het emissiekental van de RIVM voor snelwegverkeer van 0,376 g/km per voertuig.

De emissiekentallen van het RIVM voor wegverkeer zijn gebaseerd op een aandeel dieselveertuigen van meer dan 20%². De NO_x-emissie van dieselveertuigen ligt vele malen hoger dan bij benzinevoertuigen, zoals als ook blijkt uit de factsheets van TNO³. Op het rallycrosscircuit wordt hoofdzakelijk met benzinemotoren gereden, het aandeel verreden kilometers op het het circuit met dieselveertuigen bedraagt minder dan 1%. Hieruit volgt dat het gehanteerde emissiekental dat betrekking heeft op stagnerend verkeer op niet snelwegen van het RIVM als een overschatting is voor de NO_x-emissie van het betreffende circuitgebruik. Verder wordt uitgegaan van een (worst-case) aanname dat gedurende de vrije

1 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/03/13/emissiefactoren-voor-snelwegen-en-niet-snelwegen-2020>

2 Zie hiervoor ook TNO-rapport | TNO 2019 R10825v2 | 25 juli 2019

3 Zie TNO Factsheets brandstoffen voor het wegverkeer — Kenmerken en perspectief | Juni 2014

trainingsdagen 10% van de deelnemende voertuigen niet over een werkende katalysator beschikt. Voor dit aandeel wordt uitgegaan van de eerder genoemde NO_x-emissie van 3,2 gr/km.

Op basis van het evenementen per jaar, het aantal verreden ronden en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het rallycrosscircuit voor de gewenste situatie afgeleid. Deze is samengevat in onderstaande tabel 3.2.

3.2 NO_x-emissie ten gevolge van de gewenste situatie van het Rallycrosscircuit

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal ronden per dag	NO _x -emissie in gram/ km	NO _x -emissie in kg/jaar
Nationale en internationale kampioenschappen	6	2	1820	0,435	9,5
Clubkampioenschappen	12	1	1680	0,435	8,8
Wijde trainingsdagen	12	1	3000	0,712	25,6
Opleidingsdagen	24	1	300	0,435	3,1
Team testdagen	20	1	100	0,435	0,9
Test- en demodagen voor derden	12	1	400	0,435	2,1
				Totaal:	50,0

3.4 Motocrosscircuit (referentiesituatie)

Ten tijde van de referentiesituatie vonden de volgende activiteiten plaats (zie ook notitie EA 1040-3-NO-001):

- Grand Prix voor motocross
- Eendaagse wedstrijden
- Trainingen op woensdag
- Trainingen op zaterdag

Ook voor crossmotoren geldt dat voor het referentiejaar geen exacte emissiekentallen voor handen zijn. Uitgegaan is van een conservatieve aanname door uit te gaan van emissiekentallen voor het jaar 2003 zoals opgenomen in de handleiding CAR II v4 van TNO voor stagnerende verkeerscondities. Hierbij is sprake van een NO_x-emissie van 0,81 gr/km. Verder wordt uitgegaan van een gemiddelde rijsnelheid van 50km/u. De NO_x-emissie per verreden crossuur bedraagt hiermee derhalve 40,5 gram.

Op basis van het evenementen per jaar, het aantal crossuren en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het motocrosscircuit ten tijde van de referentiesituatie afgeleid. Deze is samengevat in onderstaande tabel 3.3.

t 3.3 NO_x-emissie ten gevolge van de referentiesituatie van het Motocrosscircuit

Omschrijving	Aantal dagen per jaar	Aantal crossuren per dag	NO _x -emissie in gram per	NO _x -emissie in kg per
			crossuur	jaar
Grand Prix voor motocross (weekend)	2	360	40,5	29,2
Eendaagse wedstrijd	4	150	40,5	24,3
Training woensdag	32	30	40,5	38,9
Training zaterdag	32	60	40,5	77,8
			Totaal:	170,1

3.5 Motocrosscircuit (gewenste situatie)

In overleg met het bestuur is de gewenste situatie van het motocrosscircuit vastgesteld. Deze is beschreven in notitie EA 1040-3-NO-001 en omvat de volgende activiteiten:

- Grand Prix voor motocross
- Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)
- Eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro)
- Jeugdwedstrijd
- Trainingsdagen
- Testdagen terreinwagens (4 x 4)

Voor de bepaling van de emissie ten gevolge van het rijden op het motocrosscircuit is gebruik gemaakt van emissiekentallen afkomstig van het RIVM. Er is gebruik gemaakt van het emissiekental dat betrekking heeft op stagnerend verkeer op niet snelwegen met een NO_x-emissie van 0,435 g/km per voertuig voor zowel de crossmotoren als de terreinwagens. Hierbij is sprake van een NO_x-emissie van 0,81 gr/km. Verder wordt uitgegaan van een gemiddelde rijnsnelheid van 50 km/u voor de motocross. Bij de testdagen met terreinwagens wordt een gemiddelde snelheid van 10 km/u aangehouden. Op grond van het voorgaande bedraagt de NO_x-emissie per verreden crossuur 21,8 gram en 4,4 gram voor respectievelijk de motocrossactiviteiten en de testdagen met terreinwagens.

Op basis van het aantal evenementen per jaar, het aantal crossuren en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het motocrosscircuit ten tijde van de gewenste situatie afgeleid. Deze is samengevat in onderstaande tabel 3.4.

t 3.4 NO_x-emissie ten gevolge van de gewenste situatie van het Motocrosscircuit

Omschrijving	Aantal	Duur van	Aantal crossuren	NO _x -emissie in gram	NO _x -emissie in kg
	evenementen per jaar	evenement in dagen	per dag	per crossuur	per jaar
Grand Prix voor motocross	1	2	360	21,8	15,7
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	2	300	21,8	26,1
Eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro)	2	1	150	21,8	6,5
Jeugdwedstrijd	1	1	70	21,8	1,5
Trainingsdagen	35	2 per weekenden	100	21,8	152,3
Testdagen terminwagens (4 x 4)	8	1	800	4,4	28,2
				Totaal:	230,2

3.6 Verkeersaantrekkende werking

Behalve het rijden van voertuigen op de circuits is ook is de NO_x-emissie ten gevolge van bezoekend verkeer beschouwd voor zowel de referentiesituatie als de gewenste situatie. Het rallycrosscircuit en het motocrosscircuit hebben samen circa 1000 parkeerplaatsen voor bezoekers. In de berekeningen zijn de bezoekers meegenomen tijdens wedstrijden en de trainingen op het rallycrosscircuit en het motocrosscircuit. Afhankelijk van het type dag is het aantal voertuigen dat de circuits aandoet bepaald. Het totale aantal voertuigen komt hierbij uit op 18.100 en 36.300 voor respectievelijk de referentiesituatie en de gewenste situatie. Voor de referentiesituatie wordt uitgegaan van van emissiekentallen voor het jaar 2003 zoals opgenomen in de handleiding CAR II v4 van TNO voor buitenwegen. De NO_x-emissie voor buitenwegen bedraagt 0,5 gr/km. Voor de gewenste situatie zijn de emissiekentallen uit AERIUS calculator voor het jaar 2021 gebruikt. De totale NO_x-emissie komt hiermee uit op ca. 60 kg per jaar, zowel voor de referentiesituatie als de gewenste situatie.

3.6.1 Resumé

In tabel 3.5 is de NO_x-emissie van het rallycrosscircuit en het motocrosscircuit voor zowel de referentie als de gewenste situatie samengevat.

t3.5 NO_x-emissie rallycrosscircuit en motocrosscircuit in de referentiesituatie en gewenste situatie

Omschrijving	NO _x -emissie in kg per jaar	
	Referentiesituatie	Gewenste Situatie
Rallycrosscircuit	51,5	50,0
Motocrosscircuit	170,1	230,2
Totaal:	221,6	280,2

3.7 Berekeningen

Om de bijdrage aan de stikstofdepositie ten gevolge van het rallycrosscircuit en het motocrosscircuit te kunnen beoordelen is op basis van de NO_x-emissie een verspreidingsberekening uitgevoerd middels AERIUS Calculator (versie 2020 d.d. 16 december 2020). In tabel 3.6 zijn de resultaten van de berekening samengevat. De volledige berekening is bijgevoegd in bijlage 3.

3.6 NO_x-emissie bestemmingsplan Eurocircuit in de referentiesituatie en gewenste situatie

Natura 2000-gebied	Stikstofdepositie in mol/ha/jr		
	Referentiesituatie	Gewenste Situatie	Vershil
Leenderbos, Grote Heide & De Plateaux	0,07	0,08	+ 0,01
Strabrechtse Heide & Beuven	0,00	0,00	-
Weertse- en Budelebergen & Ringsolven	0,00	0,00	-

3.8 Beoordeling

Uit de resultaten van de berekening volgt dat de gewenste situatie ten behoeve van het maximaal faciliteren van de circuits in het dichtbijgelegen Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" resulteert in een toename van de stikstofdepositie van circa 0,01 mol/ha/jr ten opzichte van de referentiesituatie. Hiermee kunnen (significante) negatieve effecten niet geheel worden uitgesloten.

Bepalend voor de toename is hierbij met name de bijdrage van het motocrosscircuit. Deze toename zou teniet kunnen worden gedaan door de NO_x-emissie van het motocrosscircuit met circa 20% te reduceren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden bewerkstelligd door:

- over het gehele crossseizoen het aantal te verrijden crossuren bij trainingen te verlagen van ca. 100 naar gemiddeld ca. 70;
- in het seizoen onderscheid te maken in drukkeren perioden (bijvoorbeeld in het voorjaar en bij start van het najaar) met 100 crossuren per training en rustigere perioden (bijvoorbeeld in de zomervakantie en aan het eind van het najaar) met een lager aantal crossuren (bijvoorbeeld 50 per training).

4 Geluid in de omgeving

4.1 Toetsingskader

4.1.1 Algemeen

In het volgende worden eerst het kader (de wet- en regelgeving) en de uitgangspunten voor de berekeningen beschreven. Hierbij worden het zogenaamde "langtijdgemiddelde beoordelingsniveau" en het "maximale beoordelingsniveau" gehanteerd. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau is het gemiddelde geluidniveau over de dagperiode, die loopt van 07.00 tot 19.00 uur. Hierbij wordt gecorrigeerd voor (gemiddelde) weersomstandigheden en de tijdsduur dat het geluidniveau optreedt gedurende deze dagperiode. Bij het maximale geluidniveau gaat het om kortdurende geluidpieken.

4.1.2 Geluidzonerings

In figuur 1 achter dit rapport is de ligging van het rallycrosscircuit weergegeven met de beschouwde rekenposities 1 tot en met 12.

In bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor) worden categorieën van inrichtingen aangewezen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken (voorheen A-inrichtingen genoemd). Het betreft hier onder andere inrichtingen die bestemd 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 of meer opengesteld zijn (categorie 19.1 en 19.2 in bijlage I, onderdeel C van het Bor). Rondom een dergelijke inrichting dient een geluidzone te worden vastgesteld zoals omschreven in hoofdstuk 5 van de Wet geluidhinder (Wgh). De geluidzone is niet op een plankaart vermeld.

In 1993 is een wijziging van de Wet geluidhinder in werking getreden, die voorziet in de totstandkoming van een geluidzone van rechtswege indien op 1 juli 1993 geen zone was vastgesteld. De zonegrens wordt hierbij bepaald door de geluidbelasting ten gevolge van de inrichting op 1 juli 1993.

Door DGMR Raadgevende Ingenieurs B.V. is in het kader van een zoneringsonderzoek een inventariserend akoestisch onderzoeksrapport opgesteld d.d. 28 oktober 1985 (kenmerk M.85.002.), waarin de geluidbelasting in de woonomgeving van het Eurocircuit (zowel autorally als motocross) in beeld is gebracht. In dit onderzoek van DGMR zijn geluidcontouren berekend rondom respectievelijk het rallycrosscircuit en het motocrosscircuit. Voor het rallycrosscircuit geldt dat de maatgevende 50 dB(A)-contour in het DGMR-rapport is vastgesteld op basis van metingen en berekeningen voor een rallycrosswedstrijd op 21 april 1985.

Uit de overzichten van de aan de wedstrijden deelnemende voertuigen volgt dat er aan rallycrosswedstrijden rond de peildatum (1 juli 1993) circa 73 voertuigen deelnamen, ten opzichte van 43 voertuigen die deelnamen aan de wedstrijd op 21 april 1985 (waarop de 50 dB(A)-contour in het DGMR-rapport betrekking had). Deze toename in aantal voertuigen (van 43 naar 73) correspondeert met een verhoging van het geluidniveau van circa 2 dB(A). De reglementair toegestane geluidproductie per auto is in de periode tussen 1985 en 1993 met 2 dB(A) verlaagd. Het is derhalve verdedigbaar om te stellen dat de 50 dB(A)-contour uit het DGMR-rapport uit 1985 overeenkomt met de 50 dB(A)-contour tijdens een rallycrosswedstrijd rond de peildatum (1 juli 1993). Deze 50 dB(A)-contour geeft derhalve de ligging aan van de geluidzone van rechtswege. De geluidzone van rechtswege is in blauw aangegeven in figuur 1 achter dit rapport.

4.1.3 Verleende Wet milieubeheervergunningen

Voor de activiteiten op het rallycrosscircuit is aan de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) in augustus 1993 (dus na de peildatum) een oprichtingsvergunning Wet milieubeheer en in 1999 een veranderingsvergunning Wet milieubeheer verleend. In de Wm-vergunning uit 1993 is vermeld dat het niet is toegestaan om de inrichting – uitgezonderd voor ten hoogste drie weekenden per kalenderjaar in verband met ruimere openstellingstijden met het oog op het houden van wedstrijden of het voorbereiden van zodanige wedstrijden – acht uren per week of meer open te stellen.

In de Wm-vergunning uit 1993 zijn geen geluidvoorschriften opgenomen die de geluidniveaus ter hoogte van woningen limiteren tijdens circuitgebruik in de dagperiode.

Ter volledigheid kan worden vermeld dat voor de activiteiten op het motocrosscircuit aan de Motorsport Stichting Valkenswaard (MSV) in augustus 1993 (dus na de peildatum) een oprichtingsvergunning (Wet milieubeheer) is verleend. Ook in deze Wm-vergunning is opgenomen dat het niet is toegestaan om de inrichting – uitgezonderd voor ten hoogste drie weekenden per kalenderjaar in verband met ruimere openstellingstijden met het oog op het houden van wedstrijden of het voorbereiden van zodanige wedstrijden – acht uren per week of meer open te stellen.

4.1.4 Handreiking industrielawaai en vergunningverlening

Naast het formele kader, dat voor het rallycrosscircuit wordt gevormd door de Wet geluidhinder, kan bij vergunningverlening worden gekeken naar de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (hierna te noemen Handreiking) welke d.d. 21 oktober 1998 is verstuurd aan de besturen van provincies en gemeenten en dan ook sinds die datum van kracht is.

In tabel 4.1 is ten aanzien van de equivalente geluidniveaus een overzicht gegeven van de richtwaarden voor woonomgevingen conform de Handreiking.

4.1 Richtwaarden ten aanzien van equivalente geluidniveaus voor woonomgevingen

Aard van de omgeving	Aanbevolen richtwaarden in dB(A)		
	Dag	Avond	Nacht
Landelijke omgeving	40	35	30
Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
Woonwijk in stad	50	45	40

Voor maximale geluidniveaus gemeten in meterstand 'fast' voor de gevels van woningen gelden grenswaarden voor de dag-, avond- en nachtperiode van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A). De eerste en laatstgenoemde waarden mogen in bepaalde gevallen (bijvoorbeeld indien de niveaus niet met haalbare maatregelen kunnen worden gereduceerd tot 70 dB(A)) met 5 dB(A) worden overschreden.

Gezien de ligging van het rallycrosscircuit zouden de gebiedstypering 'Landelijke omgeving' (voor de woningen aan de Victoriendijk en Weerderdijk), met een richtwaarde van 40 dB(A) of 'Rustige woonwijk, weinig verkeer' (voor de woonwijk Lage Heide), met een richtwaarde van 45 dB(A) uit tabel 4.1 van toepassing kunnen zijn.

Conform de Handreiking kan ontheffing worden verleend voor incidentele bedrijfssituaties (12 keer per jaar, maximaal gedurende een etmaal per keer) die meer geluid veroorzaken dan de activiteiten zoals omschreven in de representatieve bedrijfssituatie.

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

Op basis van de Handreiking is het wel verdedigbaar op ten hoogste 12 dagen per jaar een hogere grenswaarde te hanteren voor het maximale geluidniveau dan de bovengrens van 75 dB(A).

4.2 Circuitgebruik

4.2.1 Rallycrosscircuit

Door de NRV is aangegeven dat de gewenste bedrijfssituatie de volgende activiteiten omvat:

- Nationale en internationale kampioenschappen. Het gaat hierbij om 6 tweedaagse evenementen in het weekend.
- Clubkampioenschappen op 12 dagen per jaar.
- Vrije trainingdagen (ééndaags), 12 keer per jaar. Aan dergelijke trainingdagen wordt deelgenomen door leden van de NRV.
- Opleidingsdagen (ééndaags), 24 keer per jaar. Het gaat hierbij om cursusdagen voor rally-licenties.

- Team testdagen (ééndaags), 20 keer per jaar.
- Test- en demodagen voor derden (ééndaags), 12 keer per jaar.

In tabel 4.2 zijn de te beschouwen activiteiten opgenomen.

4.2 Gewenste gebruiksintensiteit rallycrosscircuit

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Gemiddeld aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Aantal ronden per manche	Aantal ronden (= km)	
						Totaal	Per dag
Nationale en internationale kampioenschappen	6	2	65	7	4	21.840	1820
Clubkampioenschappen	12	1	60	7	4	20.160	1680
Vrije trainingsdagen	12	1	50	15	4	36.000	3000
Opleidingsdagen	24	1	15	10	2	7.200	300
Team testdagen	20	1	2	1	50	2.000	100
Test- en demodagen voor derden	12	1	20	1	20	4.800	400

Uit tabel 4.2 volgt dat voor de eerste drie categorieën (wedstrijden en vrije trainingsdagen) geldt dat er sprake is van een relatief groot aantal deelnemers. Dit resulteert in een hoog aantal gereden ronden (of kilometers) per dag (1680 tot 3000 ronden/km's, zie de meest rechtse kolom). In combinatie met een relatief hoge geluidproductie per auto voor deze drie categorieën (wedstrijden en vrije trainingsdagen) betekent dit dat deze dagen maatgevend zijn voor de geluidbelasting in de woonomgeving.

De overige categorieën (opleidingsdagen, team testdagen en demodagen) hebben een lagere gebruiksintensiteit, dat wil zeggen minder deelnemers en een lager aantal ronden per deelnemer. Dit resulteert in een veel lager aantal ronden (of gereden kilometers) per dag (100 tot 400 ronden/km's, zie de meest rechtse kolom). De geluidbelasting in de omgeving tijdens deze activiteiten is dan ook ondergeschikt aan die tijdens wedstrijden en vrije trainingsdagen.

4.2.2 Motocrosscircuit

Door de MVV is aangegeven dat de gewenste bedrijfssituatie de volgende activiteiten omvat:

- De Grand Prix voor motocross, als tweedaags weekend-evenement.
- Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden). Het gaat hierbij om 2 tweedaagse evenementen in het weekend.
- Twee ééndaagse wedstrijden (DMX, Enduro).
- Een jeugdwedstrijd (ééndaags).
- Motocrosstrainingen op twee dagen per week, gedurende 35 weken per jaar.
- Testdagen voor terreinwagens (4 x 4) (ééndaags), 8 keer per jaar.

In tabel 4.3 zijn de beschouwde activiteiten opgenomen. In de laatste kolom van deze tabel is het aantal crossuren per dag gegeven. Een crossuur is hierbij gelijk aan 1 motor die gedurende 1 uur op de baan rijdt of bijvoorbeeld 3 motoren die ieder 20 minuten op de baan rijden.

4.3 Gewenste gebruiksintensiteit motocrosscircuit (MVV)

Omschrijving	Aantal	Duur van	Aantal deelnemers per	Aantal manches	Tijdsduur	Aantal crossuren
	evenementen per jaar	evenement in dagen	dag	per deelnemer	manche	per dag
Grand Prix voor motocross	1	2	240	3	30	360
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	2	200 (4 klassen van 50)	3	30	300
Eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro)	2	1	150 (3 klassen van 50)	2	30	150
Jeugdwedstrijd	1	1	280 (7 klassen van 40)	1	15	70
Trainingsdagen	35	2 per week	100	1	60	100
Testdagen terreinwagens (4 x 4)	8	1	40	1	240	160

Voor het motocrosscircuit geldt dat de tweedaagse weekend-wedstrijden gepaard zullen gaan met de hoogste geluidbelasting. De testdagen voor terreinwagens zijn (in vergelijking met de motocross-activiteiten) nauwelijks relevant.

4.3 Berekeningen

4.3.1 Akoestische modelvorming

Bij de berekeningen is uitgegaan van de 'Handleiding meten en rekenen Industrielawaai' uit 1999 (Handleiding).

In het onderhavige geval is voor de berekeningen gebruik gemaakt van de volgende in de Handleiding vermelde methoden:

- methode IL2: Geconcentreerde bronnen;
- methode IL8: Berekening van de overdracht.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor octaafbanden met middenfrequentie van 63 t/m 8000 Hz. Gezien de relatief grote A-weging voor de 31 Hz-octaafband en de geluidproductie van de geluidbronnen van de inrichting in deze octaafband zijn de geluidbijdragen in de omgeving in deze octaafband niet relevant. De 31 Hz-octaafband is daarom bij de berekeningen buiten beschouwing gelaten.

De geluidbronnen zijn ten behoeve van het rekenmodel geschematiseerd met behulp van puntbronnen.

Een puntbron heeft naar iedere richting dezelfde geluidemissie, tenzij gebruik is gemaakt van een sectorindicator waarmee de geluidemissie tot een bepaalde richting (sector) wordt beperkt.

De hoogten van de geluidbronnen, objecten, en rekenposities zijn allen gerelateerd aan het locale maaiveld. In het kader van het voorliggende onderzoek zijn rekenhoogten gehanteerd van respectievelijk 5 m (ten behoeve van geluidzoning) en 1,5 m (ten behoeve van vergunningverlening).

4.3.2 Bronvermogens rallycrosscircuit

Nationale en internationale kampioenschappen

Ter vaststelling van het bronvermogen van het rallycrosscircuit tijdens internationale rallycross-wedstrijden zijn geluidmetingen verricht tijdens de wedstrijddag van de "Rallycross Challenge Europe (E.K.) op zondag 14 augustus 2016. De geluidimmissie van het circuit is hierbij vastgesteld (onder meewindcondities) op meetpositie A, zie figuur 1 achter dit rapport. Het geluidniveau op deze positie is vastgesteld gedurende de gehele wedstrijddag (race-activiteiten op het circuit tussen 9:30 en 17:10 uur).

Voorts zijn op 2 augustus 2017 aanvullende geluidmetingen uitgevoerd aan auto's die kunnen deelnemen aan het W.K. Rallycross. Tijdens deze testdag (waaraan 5 auto's deelnamen) zijn onder andere geluidmetingen verricht op meetpositie B, onder meewindcondities, zie figuur 1 achter dit rapport. Uit deze geluidmetingen kon worden afgeleid dat de geluidproductie van de auto's die kunnen deelnemen aan een W.K. Rallycross niet hoger is dan de geluidproductie van de auto's van het E.K. Rallycross (metingen op 14 augustus 2016). Op basis van deze immissiemetingen is met behulp van de Hybride methode (II.10) uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (1999) bepaald dat het bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogen van een gehele racedag ca. 121 dB(A) bedraagt. In dit bronvermogen is tevens de bijdrage verdisconteerd van de omroepinstallatie op het circuit.

In het voorliggend onderzoek is uitgegaan van een aanvullende marge van 3 dB(A) voor afwijkingen in de praktijk, ten opzichte van de situaties zoals ingemeten in 2016 en 2017 voor:

- een groter aantal deelnemers;
- een hogere gemiddelde geluidproductie per voertuig.

Dit betekent dus dat is gerekend met een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen van een gehele racedag ca. 124 dB(A).

Clubkampioenschappen en vrije trainingsdagen

Voor de clubkampioenschappen en vrije trainingsdagen geldt dat er in hoofdzaak met ongekenkende rallycross-auto's wordt gereden die een geluidemissie per auto hebben vergelijkbaar met die van rallycross-auto's die deel kunnen nemen aan nationale en internationale kampioenschappen. Rekening houdend met technische verschillen (zoals het hogere vermogen van de auto's die deelnemen aan nationale en internationale kampioenschappen) en het verschil in rijvaardigheid wordt aangehouden dat de gemiddelde geluidproductie per auto voor de clubkampioenschappen en vrije trainingsdagen ca. 3 dB(A) lager is in vergelijking met de auto's die deelnemen aan nationale en internationale kampioenschappen.

Qua gebruiksintensiteit (aantal ronden of kilometers per dag) geldt het volgende (zie tabel 4.2):

- Clubkampioenschappen: 1680 ronden (of km's) per dag, vs. 1820 ronden (of km's) per dag voor de nationale en internationale kampioenschappen. Dit correspondeert met - 0,3 dB(A);
- Vrije trainingsdagen: 3000 ronden (of km's) per dag, vs. 1820 ronden (of km's) per dag voor de nationale en internationale kampioenschappen. Dit correspondeert met + 2,1 dB(A).

Op basis van het voorgaande worden de volgende totale bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens gehanteerd:

- Clubkampioenschappen: 120,7 dB(A)
- Vrije trainingsdagen: 123,1 dB(A)

Opleidingsdagen, team testdagen en test- en demodagen voor derden

Voor deze activiteiten geldt dat een gebruiksintensiteit is afgeleid van 100 tot 400 ronden of kilometers per dag, zie tabel 4.2. Dit betekent dat de geluidemissie van deze dagen fors lager zal zijn dan die van de wedstrijden en vrije trainingsdagen, met een gebruiksintensiteit van 1680 tot 3000 ronden of kilometers per dag. Als maatgevende categorieën gelden de opleidingsdagen en de team testdagen. Aan deze dagen wordt namelijk overwegend deelgenomen door relatief luidruchtige rallycross-auto's. In eerste aanleg wordt hierbij uitgegaan van een geluidproductie per auto vergelijkbaar aan de auto's die deelnemen aan de vrije trainingsdagen. Qua gebruiksintensiteit (aantal ronden of kilometers per dag) geldt het volgende (zie tabel 4.2):

- Opleidingsdagen: 300 ronden (of km's) per dag, vs. 3000 ronden (of km's) per dag voor de vrije trainingsdagen. Dit correspondeert met - 10 dB(A);
- Team testdagen: 100 ronden (of km's) per dag, vs. 3000 ronden (of km's) per dag voor de vrije trainingsdagen. Dit correspondeert met - 14,7 dB(A).

Op basis van het voorgaande worden de volgende totale bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens gehanteerd:

- Opleidingsdagen: 113,1 dB(A)
- Team testdagen: 108,4 dB(A)

Voor de Test- en demodagen geldt dat deze vanwege de lagere geluidemissie per voertuig ondergeschikt zijn aan de opleidingsdagen en de team testdagen.

4.3.3 Bronvermogens motocrosscircuit

Grand Prix voor motocross

De Grand Prix voor motocross (MX GP) zal gepaard gaan met de hoogste geluidbelasting in de woonomgeving, vanwege enerzijds de hoge gebruiksintensiteit (360 crossuren per dag) en anderzijds een relatief hoge geluidproductie per crossmotor. Voor de motoren die deelnemen aan de MX GP wordt (op basis van geluidmetingen elders) een gemiddeld bronvermogen per crossmotor gehanteerd van ca. 122 dB(A). Gecombineerd met 360 crossuren per dag betekent dit een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele MX GP-dag van 136,7 dB(A).

Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)

Voor de Nationale wedstrijden wordt in de praktijk een 2 dB(A) gemiddeld bronvermogen per motor aangehouden van 120 dB(A). In combinatie met een iets lager aantal crossuren per dag (300) zal de geluidbelasting tijdens deze (twee) wedstrijd-weekenden wat lager zijn dan tijdens een MX GP. Op basis van dit bronvermogen per motor van 120 dB(A) en 300 crossuren per dag geldt dat het een totale bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogen voor een gehele KNMV-wedstrijddag 133,9 dB(A) bedraagt.

Eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro)

Voor de eendaagse wedstrijden (twee dagen op jaarbasis) geldt dat de DMX-klasse maatgevend zal zijn voor de geluidbelasting in de woonomgeving. Voor deze klasse wordt uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen per motor van ca. 117 dB(A). Gecombineerd met 150 crossuren per dag betekent dit een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele MX GP-dag van 127,9 dB(A).

Trainingsdagen

Relevant voor met name de hinderbeleving in de omgeving zijn de crosstrainingen. In de gewenste bedrijfssituatie vinden deze 2 maal per week plaats, gedurende 35 weken op jaarbasis. De motoren die aan de trainingen deelnemen dienen te voldoen aan de actuele geluidnorm uit het KNMV Motocross Geluidreglement 2021. Voor de motoren die deelnemen aan de trainingen betekent dit 94 dB(A) op 7,5 m uit de rijlijn. Het gemiddelde geluidvermogen per crossmotor uitgaande van deze norm bedraagt in de praktijk veelal 113 à 115 dB(A) (afhankelijk van o.a. de lay-out van het crosscircuit). In het kader van deze quickscan wordt uitgegaan van een waarde voor het gemiddelde bronvermogen per crossmotor van 115 dB(A). Uitgaande van dit gemiddelde bronvermogen per motor en 100 crossuren per trainingsdag, resulteert een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele trainingsdag van 124,2 dB(A).

Jeugdwedstrijd, testdagen terreinwagens (4 x 4)

De Jeugdwedstrijd (één dag per jaar) en de testdagen met terreinwagens (8 dagen per jaar) zijn qua geluid ondergeschikt aan de overige activiteiten op het crosscircuit. Dit komt door het beperkte aantal crossuren en de relatief lage geluidproductie per voertuig. In de praktijk zal de jeugdcrosswedstrijd de hoogste geluidbelasting in de woonomgeving opleveren. Voor de deelnemende motoren kan worden uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen per crossmotor van 112 dB(A). Gecombineerd met 70 crossuren per dag betekent dit een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele jeugdwedstrijddag van 119,6 dB(A).

Bij de terreinwagens gaat het om gekentekende voertuigen, het gemiddelde bronvermogen per voertuig is hierbij lager dan 105 dB(A).

4.3.4 Samenvatting uitgangspunten berekeningen

In tabel 4.4 zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de berekeningen samengevat. Het gaat hierbij om de bedrijfssituaties die zullen worden doorgerekend.

4.4 Uitgangspunten berekeningen

Betreft	Aantal dagen op jaarbasis	Totaal bedrijfsduur gecorrigeerd bronvermogen per dag in dB(A)
<i>Rallycrosscircuit:</i>		
Nationale en internationale kampioenschappen	12	124,0
Clubkampioenschappen	12	120,7
Vrije trainingsdagen	12	123,1
Opleidingsdagen	24	113,1
Team testdagen	20	108,4
<i>Motocrosscircuit:</i>		
Grand Prix voor motocross	2	136,7
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	4	133,9
Eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro)	2	127,9
Trainingsdagen	70	124,2
Jeugdwedstrijd	1	119,6

4.3.5 Rekenresultaten

In de figuren 2 tot en met 6 zijn de geluidcontouren voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op een beoordelingshoogte van 5 meter weergegeven voor de verschillende bedrijfssituaties op het rallycrosscircuit. Tevens is in deze figuren de geluidzone van rechtswaeg aangegeven.

In de figuren 7 tot en met 11 zijn de geluidcontouren op een beoordelingshoogte van 5 meter weergegeven voor de verschillende bedrijfssituaties op het motocrosscircuit. Omdat het motocrosscircuit geen onderdeel meer zou uitmaken van het gezoneerde industrieterrein is hierbij de geluidzone van rechtswaeg niet van belang.

In tabel 4.5 zijn de belangrijkste rekenresultaten voor de activiteiten op het rallycrosscircuit ter hoogte van woningen weergegeven, voor een rekenhoogte van 1,5 m.

14.5 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau rallycrosscircuit

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Aeq}) in dB(A)			
		in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)			
		Nat. en internationale kampioenschappen	Clubkampioenschappen	Vrije trainingsdagen	Opleidingsdagen en team en testdagen
		12 dagen	12 dagen	12 dagen	44 dagen
1	Victoriedijk 27	48,9	45,6	47,9	37,9
2	Victoriedijk 25	48,0	44,7	47,0	37,0
3	Victoriedijk 15	44,5	41,2	43,5	33,5
4	Venbergsesweg 36	44,0	40,7	43,0	33,0
5	Venbergsesweg 24	43,5	40,2	42,5	32,5
6	Mgt. Smetsstraat 40	47,9	44,6	46,9	36,9
7	Mgt. Smetsstraat 44	51,3	48,0	50,3	40,3
8	Mgt. Smetsstraat 46	50,6	47,3	49,6	39,6
9	Weerdendijk 5	56,5	53,2	55,5	45,5
10	Victoriedijk 21	46,1	42,8	45,1	35,1
11	Woonwijk Lage Heide	44,5	41,2	43,5	33,5
12	Weerdendijk 3	43,8	40,5	42,8	32,8

In tabel 4.6 zijn de belangrijkste rekenresultaten voor de activiteiten op het motocrosscircuit ter hoogte van woningen weergegeven, voor een rekenhoogte van 1,5 m.

14.6 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau motocrosscircuit

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Aeq}) in dB(A)				
		in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)				
		Grand Prix voor motocross	Nationale wedstrijden	Eendaagse wedstrijden	Trainingsdagen	Jeugdwedstrijd
		2 dagen	4 dagen	2 dagen	70 dagen	1 dag
1	Victoriedijk 27	64,8	62,1	56,0	52,5	47,9
2	Victoriedijk 25	63,5	60,8	54,7	51,1	46,5
3	Victoriedijk 15	58,0	55,3	49,2	45,6	41,0
4	Venbergsesweg 36	56,5	53,8	47,7	44,1	39,5
5	Venbergsesweg 24	54,8	52,1	46,0	42,4	37,8
6	Mgt. Smetsstraat 40	59,8	57,1	51,0	47,4	42,8
7	Mgt. Smetsstraat 44	62,3	59,6	53,5	49,9	45,3
8	Mgt. Smetsstraat 46	61,0	58,3	52,2	48,6	44,1
9	Weerdendijk 5	60,6	57,9	51,8	48,2	43,6
10	Victoriedijk 21	59,8	57,1	51,0	47,4	42,9
11	Woonwijk Lage Heide	56,4	53,7	47,6	44,0	39,4
12	Weerdendijk 3	50,6	47,9	41,8	38,2	33,6

4.3.6 Maximale geluidniveaus

Behalve de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ("daggemiddelde geluidniveaus") zijn tevens de maximale geluidniveaus ("geluidpieken") van belang. Deze worden met name veroorzaakt door de start van de meest luidruchtige wedstrijden. Bij trainingen, opleidingsdagen en demodagen heeft het geluid minder pieken. Voor de volgende situaties zijn maximale geluidniveaus berekend:

- De start van de manches bij rallycrosswedstrijden op het rallycrosscircuit. Hierbij zijn de hoogste pieken te verwachten tijdens nationale en internationale wedstrijden en de clubkampioenschappen. Op basis van de metingen op 14 augustus 2016 en 2 augustus 2017 op en rond het rallycrosscircuit is bepaald dat de hoogste piekbronsterkte optreedt bij de start van een manche. Deze piekbronsterkte bedraagt circa 142 dB(A). Tijdens het rijden op het circuit bedraagt de piekbronsterkte circa 137 dB(A).
- Bij de overige activiteiten op het rallycrosscircuit (vrije trainingsdagen, opleidingsdagen en team testdagen treden minder hoge pieken op dan tijdens de wedstrijden. Omdat deze dagen wel vrij frequent voorkomen (samen 56 dagen op jaarbasis) zijn hiervoor ook maximale geluidniveaus berekend. Bepalend is het dicht bij elkaar rijden van een groep motoren. Deze situatie kan optreden gedurende de gehele training. Uit metingen tijdens een team testdag op 2 augustus 2017 volgde dat de piekbronsterkte ca. 133 dB(A) bedraagt.
- De start van de manches bij motocrosswedstrijden. Hierbij zijn de Grand Prix, maar ook de nationale en ééndaagse wedstrijden van belang. De maximale bronsterkte tijdens een Grand Prix is maatgevend en bedraagt ca. 150 dB(A) bij de start (60 motoren met een maximale bronsterkte van elk circa 132 dB(A) die gelijktijdig wegrijden).
- Bij trainingen op het motocrosscircuit treden minder hoge piekniveaus op. De motoren die hieraan deelnemen moeten voldoen aan een strengere geluideis (KNMV-eis van 94 dB(A) op 7,5 meter afstand), en er worden geen starts uitgevoerd. Omdat de trainingen representatief zijn (twee maal per week gedurende 35 weken per jaar) zijn hiervoor ook maximale geluidniveaus berekend. Bepalend is het dicht bij elkaar rijden van een groep motoren. Deze situatie kan optreden gedurende de gehele training. De maximale bronsterkte van het rijden tijdens de trainingen bedraagt ca. 135 dB(A)

De berekende maximale geluidniveaus ter hoogte van woningen (beoordelingshoogte 1,5 m) zijn weergegeven in tabel 4.7.

4.4.7 Rekenresultaten maximale geluidniveaus

Positie	Omschrijving (zie figuur 1)	Maximaal geluidniveau (L_{max}) in dB(A) in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur), h = 1,5 m			
		Rallycross wedstrijden	Vrije trainingen, opleidingen, team testdagen rallycross	Motocrosswedstrijden	Motocrosstrainingen
1	Victoriedijk 27	70,7	61,3	73,5	68,5
2	Victoriedijk 25	69,8	60,3	72,6	66,9
3	Victoriedijk 15	65,7	57,1	68,7	60,6
4	Venbergseweg 36	64,8	56,3	67,5	59,4
5	Venbergseweg 24	63,9	55,5	66,4	57,1
6	Mgr. Smetsstraat 40	66,4	59,1	69,8	60,9
7	Mgr. Smetsstraat 44	69,1	62,9	72,5	64,6
8	Mgr. Smetsstraat 46	68,1	62,0	71,8	63,2
9	Weerderdijk 5	73,8	69,8	77,9	62,0
10	Victoriedijk 21	67,2	57,2	70,9	61,6
11	Woonwijk Lage Heide	63,6	56,2	67,0	57,5
12	Weerderdijk 3	62,5	58,5	64,2	54,2

4.4 Beoordeling

4.4.1 Formele toetsing (Wet geluidhinder)

Rallycross

Uit figuren 2 tot en met 6 volgt dat de 50 dB(A)-contour voor de meest luidruchtige wedstrijden (EK/WK rallycross) ruimschoots past binnen de 50 dB(A)-contour van rechtswege. De 50 dB(A)-contour van alle overige rallycrossdagen is kleiner dan die van de EK/WK-wedstrijden. Hieruit wordt geconcludeerd dat alle beschouwde typen rallycrosswedstrijden kunnen worden georganiseerd binnen de geldende zone.

Uit de rekenresultaten volgt verder dat de geluidbelasting ten gevolge van de rallycross voor het EK/WK rallycross (12 dagen per jaar) op 1,5 meter hoogte maximaal 56 dB(A) ter hoogte van woningen bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder bij wijziging van een industriële geluidzone van 60 dB(A) zoals gesteld voor woningen.

4.4.2 Vergelijking met geluidnormen uit de HMRI en het Activiteitenbesluit

Rallycross

Ter vergelijking kan tevens worden gekeken naar de grenswaarden zoals gesteld in de Handreiking industriëlawaai en vergunningverlening, die gelden voor niet geluidgezoneerde inrichtingen. Zoals vermeld bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op een beoordelingshoogte van 1,5 meter ten hoogste 56,5 dB(A) ter hoogte van de woning Weerderdijk 5. Op de overige posities is de geluidbelasting ten hoogste circa 53 dB(A),

waarmee wordt voldaan aan de grenswaarde uit de Handreiking voor bestaande inrichtingen van 55 dB(A). Hierbij wordt opgemerkt dat in de berekeningen een extra marge van 3 dB(A) is gehanteerd voor het bronvermogen van de rallycrossauto's.

Bij de test- en opleidingsdagen (de meest voorkomende bedrijfssituatie) bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van de rallycrossauto's ten hoogste circa 46 dB(A) ter hoogte van de Weerderdijk. Hiermee wordt bij alle woningen ruimschoots voldaan aan de standaard grenswaarde uit het Activiteitenbesluit milieubeheer voor niet-vergunningplichtige inrichtingen van 50 dB(A). Op alle overige posities bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 40 dB(A), waarmee tevens wordt voldaan aan de richtwaarde voor inrichtingen in een landelijke omgeving uit de HMRI van 40 dB(A).

Motocross

Uit figuren 7 tot en met 11 volgt dat de contouren van met name de GP voor motocross en de KNMV-wedstrijden vrij ruim zijn. Hierbij valt de woonwijk Lage Heide binnen de 50 dB(A)-contour.

De geluidbelasting ten gevolge van de meest luidruchtige motocross-wedstrijden (GP voor motocross, 2 dagen per jaar) bedraagt circa 65 dB(A) ter hoogte van de woningen. Tijdens nationale wedstrijden (4 dagen per jaar) bedraagt de geluidbelasting ten hoogste circa 62 dB(A) en tijdens de ééndaagse wedstrijden ten hoogste 56 dB(A). Gedurende circa 8 dagen per jaar is er daarmee sprake van een geluidbelasting die bij de woningen hoger is dan de grenswaarde uit de Handreiking van 55 dB(A) voor bestaande inrichtingen. Deze dagen kunnen worden georganiseerd onder het '12-dagen-criterium' uit de Handreiking.

Op alle overige dagen (trainingen en jeugdwedstrijden) bedraagt de geluidbelasting ten hoogste circa 52 dB(A) op een beoordelingshoogte van 1,5 meter, optredend ter hoogte van Victoriadijk 27. Voor deze dagen wordt dus ruimschoots voldaan aan de genoemde grenswaarde van 55 dB(A) voor bestaande inrichtingen.

4.4.3 Maximale geluidniveaus

Rallycross

De maximale geluidniveaus ten gevolge van rallycrosswedstrijden en de meest overige activiteiten bedragen respectievelijk 74 en 70 dB(A), optredend ter hoogte van de Weerderdijk 5. Hiermee wordt voor alle bedrijfssituaties voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde uit de Handreiking van 75 dB(A) voor bestaande inrichtingen.

Motocross

De optredende maximale geluidniveaus ten gevolge van de motocrosswedstrijden en trainingen bedragen respectievelijk 78 en 68 dB(A). Deze geluidniveaus treden op ter hoogte van respectievelijk de Weerderdijk 5 (tijdens de start van de wedstrijden) en de Victoriadijk 27. Voor de trainingssituatie wordt hiermee ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor maximale geluidniveaus uit de Handreiking van 75 dB(A) voor bestaande inrichtingen. Tevens wordt voldaan aan de standaardgrenswaarde uit het Activiteitenbesluit



van 70 dB(A) in de dagperiode voor niet-vergunningplichtige inrichtingen. Voor de wedstrijddagen geldt dat hogere grenswaarden kunnen worden verleend in het kader van het 12-dagen-criterium.

5 Samenvatting

5.1 Stikstofdepositie

Uit de resultaten van de berekeningen volgt dat de gewenste situatie ten behoeve van het maximaal faciliteren van de circuits in het dichtbijgelegen Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" resulteert in een toename van de stikstofdepositie van circa 0,01 mol/ha/jr ten opzichte van de referentiesituatie. Hiermee kunnen (significante) negatieve effecten niet geheel worden uitgesloten.

Bepalend voor de toename is hierbij met name de bijdrage van het motocrosscircuit. Deze toename zou teniet kunnen worden gedaan door de NO_x-emissie van het motocrosscircuit met circa 20% te reduceren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden bewerkstelligd door:

- over het gehele crossseizoen het aantal te verrijden crossuren bij trainingen te verlagen van ca. 100 naar gemiddeld ca. 70;
- in het seizoen onderscheid te maken in drukkere perioden (bijvoorbeeld in het voorjaar en bij start van het najaar) met 100 crossuren per training en rustigere perioden (bijvoorbeeld in de zomervakantie en aan het eind van het najaar) met een lager aantal crossuren (bijvoorbeeld 50 per training).

5.2 Geluid

5.2.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

Voor het aspect geluid worden er geen knelpunten verwacht met betrekking tot het maximaal faciliteren van de circuits. Alle bedrijfssituaties van het rallycrosscircuit vallen ruimschoots binnen de vastgestelde zone van rechtsweg. De 50 dB(A)-contour voor het WK/EK rallycross is ongeveer half zo groot als deze zone.

Voor het motocrosscircuit bedragen de geluidniveaus ten gevolge van de representatieve bedrijfssituatie (trainingen, ca. 70 dagen per jaar) ten hoogste 52 dB(A) ter hoogte van de gevels van de woningen. Deze geluidniveaus zijn lager dan de in de Handreiking gehanteerde grenswaarde van 55 dB(A) voor bestaande inrichtingen. Tijdens wedstrijden is het geluidniveau bij de woningen maximaal 65 dB(A) tijdens de GP Motocross. Voor deze wedstrijden (maximaal 8 per jaar) kan een beroep worden gedaan op het '12-dagen-criterium' uit de Handreiking.

5.2.2 Maximale geluidniveaus

De maximale geluidniveaus ten gevolge van rallycross-activiteiten bedragen ten hoogste 74 dB(A), waarmee voldaan kan worden aan de maximale grenswaarde uit de Handreiking van 75 dB(A) voor bestaande inrichtingen.

Voor motocross bedragen de maximale geluidniveaus 68 dB(A) in de representatieve situatie. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde uit de Handreiking van 75 dB(A) (en ook aan de standaard grenswaarde van 70 dB(A) uit het Activiteitenbesluit milieubeheer). Tijdens wedstrijden treden er maximale geluidniveaus van ten hoogste 78 dB(A) op ten gevolge van de starts van de wedstrijden. Voor deze wedstrijden (maximaal 8 per jaar) kan een beroep worden gedaan op het '12-dagen-criterium' uit de Handreiking.

Bij de afweging van de aanvaardbaarheid van de geluidniveaus in de woonomgeving, dient naast de hoogte van de geluidniveaus (in dB(A)) ook de mate van voorkomen (het aantal dagen op jaarbasis) te worden betrokken.

Zoetermeer,

Dit rapport bevat 28 pagina's, 11 figuren en 3 bijlagen.









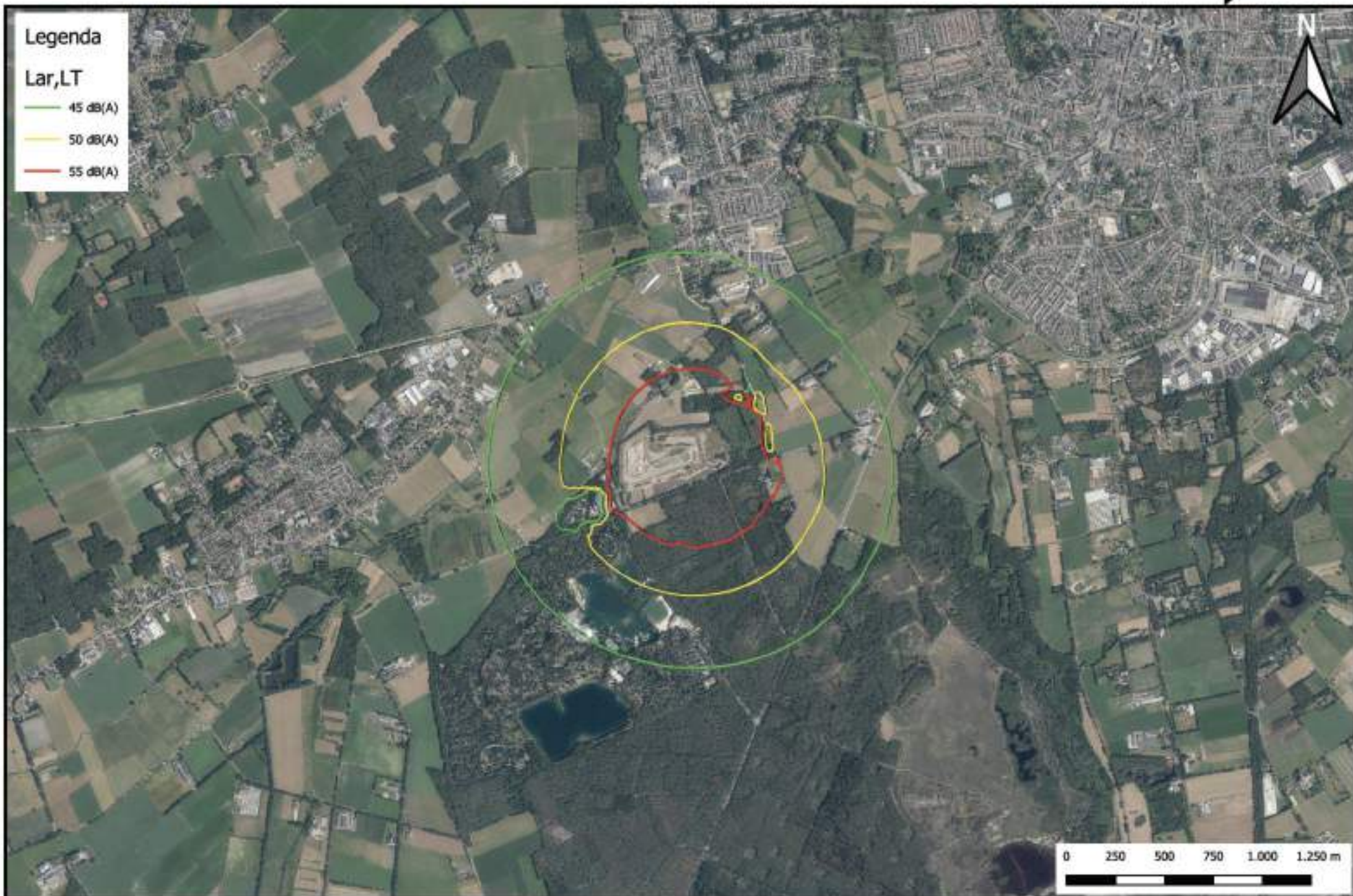


















bothaplein 5 6814 aj arnhem
085 - 512141*

van lennepweg 63 2597 lh 's-gravenhage
070 - 546400*

Rapportnummer M.85.002.

Akoestisch onderzoek van het
autorally- en motorcrossterrein
"Eurocircuit" te Valkenswaard.

akoestiek lawaalbeheersing trillingstechniek milieufysica energiebeheersing bouwfysica

Opgesteld in opdracht van:

De Hoofdingenieur Directeur
van de Provinciale Waterstaat
in Brabant
Provinciehuis
Brabantlaan 1
5216 TV 's-Hertogenbosch

Kontaktpersoon: Ing. Q. van der Logt
tel. : 073 - 125454

Uitvoerende instantie:
raadgevend ingenieursbureau "dgmr"
's-Gravenhage

Kontaktpersoon: Ir G. Meerdink
 Ing. S.E. Hartog van Banda
tel. : 070 - 546400

m.m.v.

Gemeente Valkenswaard

Kontaktpersoon: de heer R.C. van Gils

Datum onderzoek: april - september 1985

van dalfsen
gies
meerdink
van rangelrooij

INHOUDSOPGAVE

hoofdstuk		pag.
1.	Inleiding.....	1
2.	Ligging van het crossterrein "Eurocircuit".....	2
3.	Gebruik van het crossterrein.....	3
3.1.	Autocrossevenementen 1985.....	3
3.2.	Nevenevenementen.....	3
3.3.	Motorcrossevenementen 1985.....	4
3.4.	Trainingen motorcross.....	4
3.5.	Kartingbaan.....	4
4.	Opzet van het onderzoek.....	5
4.1.	Algemeen.....	5
4.2.	Metingen.....	5
4.3.	Berekeningen.....	6
4.3.1.	Bepaling van het bronvermogen.....	6
4.3.2.	Meteokorrektie.....	7
4.3.3.	Maatgevende bedrijfssituatie.....	7
4.3.4.	Bedrijfstijdkorrektie.....	7
5.	Metingen rallycrosswedstrijd (auto's).....	8
5.1.	Algemeen.....	8
5.2.	Kontrolemetingen.....	8
5.3.	Immissiemetingen.....	10
6.	Metingen motorcrosswedstrijd.....	13
6.1.	Algemeen.....	13
6.2.	Kontrolemetingen.....	13
6.3.	Immissiemetingen.....	14

7.	Metingen training motoren.....	16
7.1.	Algemeen.....	16
7.2.	Immissiemetingen.....	16
8.	Bepaling bronvermogens en contouren autocross.....	18
8.1.	Bronvermogens.....	18
8.2.	Vergelijking metingen en berekeningen.....	19
8.3.	Vaststelling van de 60, 55 en 50 dB(A) contouren.....	20
9.	Bepaling bronvermogens en contouren motorcross.....	20
9.1.	Bronvermogens.....	20
9.2.	Vaststelling van de 60, 55 en 50 dB(A) contouren.....	21
10.	Bepaling bronvermogens en contouren motortrainingen.....	22
10.1.	Bronvermogens.....	22
10.2.	Vaststelling van de 50 en de 55 dB(A) contouren.....	23
11.	Brongegevens kartingbaan.....	24
11.1.	Overwegingen keuze karts.....	24
11.2.	Bepaling bronvermogens.....	25
11.3.	Vaststelling van de 50 en 55 dB(A) contouren.....	25
12.	Konklusies.....	26
13.	Maatregelen ter vermindering van het geluidsniveau.....	27

1. Inleiding

In de gemeenten Westerhoven en Valkenswaard bevindt zich het auto- en motorcrossterrein "Eurocircuit Valkenswaard". In verband met het gebruik van het terrein kan het wellicht worden aangemerkt als A-inrichting in de zin van de Wet geluidhinder.

Rond vornoemd terrein dient dan in het kader van de Wet geluidhinder een zone te worden vastgesteld.

Aangezien de te verwachten geluidszone gemeentegrens- overschrijdend is, berust de verantwoordelijkheid voor de vaststelling van de zone bij Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en voor het zoneringsonderzoek bij Provinciale Waterstaat.

In opdracht van de Provinciale Waterstaat in Brabant is door het raadgevend ingenieursbureau "dgmr" een akoestisch onderzoek ingesteld ter vaststelling van de geluidemissie van het terrein.

Op basis van de resultaten van het onderzoek kunnen de 60, 55 en 50 dB(A) etmaalwaarden van de geluidsbelastingen rond het terrein worden berekend en in contouren worden vastgelegd.

Uit deze contouren kan de informatie worden verkregen ter vaststelling van een eventuele zonegrens rond de inrichting.

2. Ligging van het crossterrein "Eurocircuit"

Het Eurocircuit is gelegen in de gemeente Valkenswaard, 1 km ten zuiden van het dorp Dommelen. Het grenst aan de gemeentegrens van Westerhoven op ca. 1 km afstand ten oosten van de dorpskern.

Direkt ten zuidwesten van het crossterrein bevindt zich in de gemeente Westerhoven het Eurorecreatie-centrum met het recreatiepark "Kempervennen" (figuur 1).

Aan de Victoriédijk en de Mgr. Smetsstraat liggen verspreid enkele woonhuizen. In de nabijheid van het crossterrein bevinden zich geen andere geluidproducerende inrichtingen en geen verkeerswegen met hoge intensiteit. Het circuit bestaat uit twee gescheiden parcoursen nl. voor autocross-evenementen en voor motorcrossevenementen (figuur 2).

Er is momenteel een aanvraag voor het gebruik van een gedeelte van het autocrosscircuit als shelterbaan (karts).

Rond het parcours ligt een aarden wal met een gemiddelde hoogte boven de baan van 2.00 meter. Ten noord-oosten van het circuit is in het motorcrossterrein een heuvel opgenomen hoog ca. 6 meter die uitsluitend wordt gebruikt bij grand-prix wedstrijden.

3. Gebruik van het crossterrein

Het crossterrein is door de gemeente verhuurd aan:

- de Stichting Eurocircuit Valkenswaard (autocross)
- de Motorsportstichting Valkenswaard (motorcross)

Van beide stichtingen is een opgave ontvangen van het gebruik van het terrein voor evenementen en trainingen. Ten voorbeeld ligt het jaar 1985.

3.1. Autocrossevenementen 1985

Rallycross wedstrijd	21.04.1985
Rallycross wedstrijd	12.05.1985
Rallycross wedstrijd	28.07.1985
Trainingsdag	17.08.1985
Rallycross wedstrijd	18.08.1985
Trainingsdag	12.10.1985
Rallycross wedstrijd	13.10.1985
Totaal dagen : 7	

Urenverdeling trainings- en wedstrijddagen:

- training	10.00 - 11.30 uur	: 1 uur 30 min.
- kwalifikatie	12.30 - 16.00 uur	: 3 uur 30 min.
- finales	16.00 - 16.30 uur	: <u>0 uur 30 min.</u>
	subtotaal	: 5 uur 30 min.
- mogelijke overschrijding		<u>1 uur 00 min.</u>
	totaal	6 uur 30 min.

3.2. Nevenevenementen autocross

a. Slip- en rallycursussen. Totaal dagen : 6

Urenverdeling:	11.00 - 14.00 uur	: 3 uur 00 min.
	14.30 - 16.30 uur	: <u>2 uur 00 min.</u>
		5 uur 00 min.

b. Individueel gebruik : totaal 8

Urenverdeling	3 uur per dag
---------------	---------------

3.3. Motorcrossevenementen 1985

Trekker - trekwedstrijd	05.05.1985
Jeugd-regiomotorcross	26.05.1985
	27.05.1985
Grand Prix 500 cc	15.06.1985
	16.06.1985
Kerstmotorcross	26.12.1985

Urenverdeling motorcrosswedstrijddagen:

- training en kwalificatie's	10.00 - 12.00 uur:	2 uur 00 min.
- wedstrijd, kwalificatie's	13.00 - 15.00 uur:	2 uur 00 min.
- wedstrijd, finale's	15.15 - 16.45 uur:	<u>1 uur 30 min.</u>
		5 uur 30 min.
- overschrijding div. wedstrijden	raming	<u>1 uur 00 min.</u>
	totaal	6 uur 30 min.

3.4. Trainingen motorcross

Periode 1 maart tot 1 oktober : 8 maanden

Trainingstijden:

- woensdag 18.00 - 19.30 uur : 1 uur 30 min.
- zaterdag 14.00 - 17.00 uur : 3 uur 00 min.

Gemiddeld aantal rijders per trainingsdag : 20

3.5. Kartingbaan

Overwogen wordt op het verharde gedeelte van het autocrosscircuit een kartingbaan aan te leggen.

Over de aantallen karts en de bedrijfstijden bestaat nog geen zekerheid maar gedacht wordt aan:

- 6 à 10 karts
- periode: mei t/m september
- bedrijfstijd: bijv. 10.00 - 11.30 uur; 13.00 - 17.00 uur.
- totaal: 5 uur 30 min.

4. Opzet van het onderzoek

In overleg met Provinciale Waterstaat afd. Geluid, met de gemeenten Valkenswaard en Westerhoven en met vertegenwoordigers van de Stichting Eurocircuit en de Motorsportstichting is de onderzoeksopzet bepaald. Op basis van deze gegevens is het onderzoek als volgt uitgevoerd.

4.1. Algemeen

Op enkele representatieve dagen zijn geluidsmetingen verricht tijdens:

- a. een autocrosswedstrijd (op 21.04.1985)
- b. een motorcrosswedstrijd (op 27.05.1985)
- c. een trainingsavond motorcross (op 10.07.1985)

De geluidsmetingen zijn verricht door "dgmr", a. en b. in samenwerking met de deskundige van de gemeente Valkenswaard.

Voor het onderzoek naar de geluidsemissie van karts is gebruik gemaakt van

1. geluidsmetingen van "dgmr" aan karts verricht voor derden
2. het door Provinciale Waterstaat Zeeland en de gemeente Westkapelle ter beschikking gestelde "Akoestisch onderzoek Kartingbaan 't Vroon".

4.2. Metingen

Tijdens de meetdagen zijn de volgende metingen verricht:

1. Immissiemetingen op een aantal punten binnen het meteoraam buiten het terrein.
De immissiemetingen hadden ten doel rechtstreeks een indicatie te krijgen van de afstand waar de geluidsniveaus 50 tot 60 dB(A) bedragen ten opzichte van het crossterrein.
2. Emissiemetingen op korte afstand van het circuit teneinde de fluktuaties in het geluidsniveau gedurende de races en trainingen vast te leggen.
Deze emissiemetingen dienen als referentiemetingen bij de verrichte immissiemetingen.

3. Om te controleren of de motoren resp. de rally-auto's voldoen aan de geluidsvoorwaarden uit de reglementen kan voor de wedstrijden een geluidsmeting worden verricht door daartoe door de KNMV (motoren) resp. KNAC-KNAF (auto's) aangewezen funktionarissen.

Door "dgmr" zijn gelijktijdig met de voorgeschreven controles metingen verricht teneinde een indicatie te krijgen van de niveaus van de ingeschreven wagens resp. motoren.

Tijdens de meetdagen zijn de immissiemetingen verricht met een of twee mobiele meetposten.

Op het crossterrein werd tegelijkertijd gemeten in twee resp. één vast meetpunt.

Van alle metingen zijn registraties op magneetband gemaakt. De relevante metingen zijn uitgewerkt met behulp van een Real Time Analysator Brüel en Kjaer type 2131.

4.3. Berekeningen

4.3.1. Bepaling van het bronvermogen

De bepaling van het bronvermogen tijdens resp. de autocrosswedstrijd, de motorcrosswedstrijd en de motorcrosstraining geschiedt als volgt:

Op het crossterrein worden gelijkmatig verdeeld over de baan geluidsemissiepunten gekozen en in de computer ingevoerd.

Vervolgens wordt de overdrachtdemping tussen deze emissiepunten en enkele representatief geachte immissiepunten bepaald met behulp van de rekenmethode C8 uit de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai", IL-HR-13-01.

Voor de methode C8 is gekozen mede vanwege de afschermingen rond het terrein.

Van elk meetpunt kan nu het bronvermogen ten tijde van de meting worden herberekend (Methode C10, Hybride methoden IL-HR-13-01).

Met behulp van de emissiemeetpunten op het terrein wordt nu het equivalente bronvermogen over de gehele meetperiode in dB(A) en in oktaven gespecificeerd vastgelegd.

Aangezien het gemeten spektrum in de immissiepunten in de lage en hoge frequenties door omgevingsgeluid en de beperkte dynamiek van de recorders kan zijn beïnvloed wordt het bronpektrum mede bepaald uit metingen op kortere afstand.

4.3.2. Meteokorrektie

Bij de herberekening van het bronvermogen uit de metingen wordt rekening gehouden met de korrektie naar meteorologische neutrale omstandigheden (de zogenaamde meteokorrektie).

4.3.3. Maatgevende bedrijfssituatie

Vervolgens kunnen nog correcties worden toegepast voor de maatgevende bedrijfsomstandigheden. Dit is gebeurd bij de motorcrosstraining vanwege het geringe aantal motoren in de baan tijdens de metingen.

4.3.4. Bedrijfstijdkorrektie

Op de ingevoerde bronvermogens wordt vanwege het feit dat niet gedurende de hele dagperiode wordt gereden en dat niet gedurende de gehele avond- of dagperiode met motoren wordt getraind, een korrektie voor de bedrijfstijd toegepast.

Deze bedraagt bijvoorbeeld voor een auto-rally die plaatsvindt gedurende maximaal 6 uur en 30 minuten tijdens de relevante dagperiode van 12 uur :

$$C_b = 10 \log 6,5/12 = - 2,7 \text{ dB}$$

5. Metingen rallycrosswedstrijd (auto's)

5.1. Algemeen

Datum meting : 21-4-1985 zondag

Meteokondities : windrichting N.O.
windsnelheid 3 - 5,5 m/sec.
bewolking 0/8 - 2/8

Meetinstrumenten: - precision sound level meters:

Brüel & Kjaer 2218 (2x)
2230
2215
4426

- Bandrekorders

Uher Report Monitor (4x)

Meethoogtes : alle metingen 5 meter boven maaiveld.

5.2. Kontrolemetingen

Metingen konform reglement art. 26 sub. a.2.:

" Alle wagens moeten voorzien zijn van een uitlaatsysteem. Maximum aantal te produceren dB's is 89 gemeten met de geluidsdrukmeter geplaatst op stand "A" en "Slow" en de microfoon geplaatst op 10 meter afstand in het verlengde van de uitlaatpijp met de motor draaiende op 4000 t/pm".

Tabel 1
Meetresultaten controlemetingen

type	wedstrijdnr.	dB(A)
VW Golf	6	80
Matra Murena	30	90
Sunbeam	103	92
Ford Escort MK 2	7	83
Renault 5	38	73
Ford Escort RS 200	105	84
VW Golf GTI	106	90
Mini	34	95
Renault R 5	2	78
BMW 320	29	80
Matra Murena	33	89
BMW 320 I	1	80
Ford Escort MK 2	7	89
Ford Escort	48	82
VW Golf GTI	108	82
Ford Escort	26	87
Audi Quattro	17	90
Ford Fiesta	36	80
Alpine A 110	6	75
Fiat 131	110	85
Ford Escort	11	90
Ford Escort	24	89
Volvo 343	19	90
Fiat X 1/9	32	85
Fiat X 1/9	20	90
Ford Fiesta	18	80
Volvo 66	40	81
Volvo 343	19	82
Alpine A 310	3	76
Ford Escort	37	78

h microfoon: 0,50 m[†] M.V.

5.3. Immissiemetingen

In de tabellen 2 en 3 is een overzicht gegeven van de gemeten immissieniveaus op verschillende meetpunten rond het terrein.

Een algemeen overzicht van de meetpunten is weergegeven in figuur 3.

Alle metingen die zijn uitgewerkt zijn onder meteokondities verricht met uitzondering van de meting in de meetpunten 1 en 2.

Referentiepunten zijn de permanente meetpunten 17 en 18.

Tabel 2

Overzicht gemeten immissieniveaus autorally Valkenswaard

Tijd	immissieniveaus in dB(A) op 5 meter waarneemhoogte				autocross	opmerkingen
	meetpunt 18	meetpunt			aantal auto's in de baan	
	L(A)eq	nr	L(A)eq	Lpiek	aantal	
13.03 - 13.08	79				18	manche 2CV4
13.08 - 13.13	81	1	69,7		18	manche 2CV4
13.14 - 13.18	81,2				6	standaard klasse
13.21 - 13.24	79,5	1	63,5		4	groep A manche
13.24 - 13.30	75	7	58,0			manche
13.30 - 13.33	76	7	60,2		4	manche
13.34 - 13.37	75,5				5	manche
13.38 - 13.45	83				5	manche
13.45 - 13.50	79	2	54,4		5	manche
13.50 - 13.53	80				5	manche
13.56 - 14.03	81,2				18	manche 2CV4
14.03 - 14.11	71-72					tussen 2 manches
14.11 - 14.15	74	8	48,5		5	manche
14.16 - 14.28	73 ^B -76					manche
14.28 - 14.32	65					muziek, pauze
14.32 - 14.37	77-78	15	71,2			manche
14.37 - 14.45	77,8				5	manche
14.48 - 14.56	79	9	56,4	65	5	manche
15.09 - 15.12	82				17	manche 2CV4
15.12 - 15.15	82-83				17	manche 2CV4
15.21 - 15.24	75				6	standaardklasse
15.27 - 15.33	75-76					manche
15.40 -	77-78					manche
15.47 -	82				6	B-finale
16.35 - 16.55	(80)82	7	63,8	76	8	A-finale (pieken-
16.35 - 17.00		6	74,1		8	luidsprekers 57 dB(A))

L_{Aeq}: het equivalente geluidsniveau tijdens de meetperiode

L_{piek}: het tijdens de meetperiode gemeten piekniveau ten gevolge van het crossen

Tabel 3

Overzicht gemeten immissieniveaus Autoralley Valkenswaard

Tijd	immissieniveaus in dB(A) op 5 meter waarneemhoogte		autocross	opmerkingen	
	meetpunt 17	meetpunt			aantal auto's in de baan
	L(A) _{eq}	nr	L(A) _{eq}		aantal
10.36 - 10.40	81	15	66,2		training
10.40 - 10.45	85,1				
10.45 - 10.50	74,1	4			
10.50 - 10.52	88,2	4	72,4	6	training
10.57 - 11.00	79				
11.00 - 11.05	83,7	5		6	
11.05 - 11.08		5	76	6	
11.08 - 11.10	84,2	5		6	
10.40 - 11.15		15	70,6		
11.10 - 11.16	66,5				
11.16 - 11.18	68,4				pauze
11.18 - 11.23		6		6	
11.23 - 11.25	85,3	6	70,2	6	
11.25 - 11.29	89	6		16	2 CV 4
11.29 - 11.30	77,1	6			
11.31 - 11.38	85,1	1	66		

L_{Aeq}: het equivalente geluidsniveau tijdens de meetperiode

6. Metingen motorcrosswedstrijd

6.1. Algemeen

Datum meting : 27-5-1985, maandag (2^e pinksterdag)

Meteokondities : windrichting Zuid
windsnelheid 3 m/sec. - 10 m/sec.
bewolking 0/8

Meetinstrumenten: - precision sound level meters:
Brüel & Kjaer 2218
2230
4426
- bandrekorders
Uher Report Monitor (3x)

Meethoogtes : alle metingen 5 meter boven maaiveld

6.2. Kontrolemetingen

Metingen conform het motortechnisch reglement KNMV jaargang 1984 bijlage II, Geluidskontrolle.

De geluidseisen voor motorcross:

"Max. 108 dB(A) met een tolerantie van 5 dB(A) voor viertaktmotoren. Deze tolerantie is niet van toepassing op de nationaal verrijdbare klassen. Gemeten wordt bij een zuigersnelheid van 13 m/s voor tweetakt- en 11 m/s voor viertakt motoren.

De meting geschiedt A-gewogen op 0,5 meter van het uiteinde van de uitlaat onder een hoek van 45° uit de lengteas van de dempers en op dezelfde hoogte en tenminste 0,2 meter boven de grond."

Tabel 4:

meetresultaten controlemetingen			
80 cc grote wielen			
nr	dB(A)	nr	dB(A)
98	100	100	107
34	105	28	101
90	102	92	102
94	101	70	106
99	104	89	108
87	105	78	103
84	101		
85	102		

Er zijn verder geen controlemetingen verricht door de controlerende KNMV en door "dgmr".

6.3. Immissiemetingen

In de tabel 5 is een overzicht gegeven van de gemeten immissieniveau's op verschillende meetpunten rond het terrein. Een algemeen overzicht van de meetpunten is weergegeven in figuur 3. Alle metingen zijn uitgewerkt onder meteokondities.

Referentiepunt is het permanente meetpunt 10.

Tabel 5

Overzicht gemeten immissieniveaus Motorcrosswedstrijd Valkenswaard

Tijd	immissieniveaus in dB(A) op 5 meter waarneemhoogte		motorcross		opmerkingen
	meetpunt 10	meetpunt		aantal motoren in de baan	
	L(A) _{eq}	nr	L(A) _{eq}	aantal	
10.31 - 10.47	84			26	2 ^e manche 250cc
10.49 - 11.05	78,3	1	59	14	3 ^e manche automaten
11.05 - 11.20	84		-	19	3 ^e manche versnellingen
11.20 - 11.37	84		-	38	3 ^e manche 80cc 10-12 jr.
11.45 - 12.00	86,4	1	68,7	33	3 ^e manche 80cc 13-15 jr.
12.00 - *	85,7	1	67,4	25	80 cc grote wielen
12.55 - 13.06	88,1	2	68,2	37	3 ^e manche 125cc Jeugd 1
13.06 - 13.24	87,9	2	70	37	3 ^e manche 125cc Jeugd 2
13.24 - 13.45	88,6	3	62,3	46	3 ^e manche 125cc regio gr.1
13.45 - 14.15	86,2	3	61,9	46	3 ^e manche 125cc regio gr.2
14.15 - 14.30	78,3	3	52,6	14	4 ^e manche automaten
14.30 - 14.45	84,2	3	55,7	19	4 ^e manche versnellingen
14.45 - 15.00	85,5	3	61,5	26	3 ^e manche 250cc
15.00 - 15.20	85,5	3	64	31	3 ^e manche 500cc not.
15.20 - 15.40	83,4	3	60,7	38	4 ^e manche 80cc 10-12 jr.
15.40 - 15.55	85,5	3	63,1	33	4 ^e manche 80cc 13-15 jr.
15.55 - 16.10	85	3	61,2	25	4 ^e manche 80cc grote wiel.
16.15 - 16.30	86,5	3	64,5	37	4 ^e manche 125cc gr. 1
16.30 -	86,3	-	-	37	4 ^e manche 125cc gr. 2

L_{Aeq}: het equivalente geluidsniveau tijdens de meetperiode

7. Metingen training motoren

7.1. Algemeen

Datum meting : 10 juli 1985, woensdag 18.00 - 20.00 uur

Meteo condities : windrichting Zuid
windsnelheid 5 m/sec
bewolking 8/8

Meetinstrumenten : Precision sound level meter:
Bruël & Kjaer 2218
4426
Bandrecorders
Uher Report Monitor (2x)

Meethoogte : Alle metingen 5 meter boven maaiveld.

7.2. Immissiemetingen

In tabel 6 is een overzicht gegeven van de gemeten immissieniveaus op verschillende meetpunten. Een algemeen overzicht in de meetpuntnummers is gegeven in figuur 3.

De uitgewerkte metingen zijn onder meteocondities verricht.
Referentiepunt is het meetpunt 10.

Tabel 6

Overzicht gemeten immissieniveaus training Valkenswaard

Tijd	immissieniveaus in dB(A) op 5 meter waarneemhoogte		motorcross		opmerkingen
	meetpunt 10	meetpunt		aantal motoren in de baan	
	L(A) _{eq}	nr	L(A) _{eq}	aantal	
18.15 - 18.20	69,9			2	veel stoorlawaai
18.20 - 18.25	70,2	11	51,4	3 - 5	
18.25 - 18.30	62,9				
18.30 - 18.35	61,1				
18.35 - 18.40	70,7				
18.40 - 18.45	73,9	12	45,7	4	
18.45 - 18.50	72,9				
18.55 - 18.55	72,2				
18.55 - 19.00	69,9				
19.00 - 19.05	68,7				
19.05 - 19.10	69				
19.10 - 19.15	-	13	41,9	geen	
19.15 - 19.20	-				
19.20 - 19.25	67,1				
19.25 - 19.30	73,3	13	48,2	4 - 5	
19.30 - 19.35	72,8				
19.35 - 19.40	73,5				
19.40 - 19.45	73,3	14	49,4	4	
19.45 - 19.50	75,4				
19.50 - 19.55	70,3				

L_{Aeq}: het equivalente geluidsniveau tijdens de meetperiode

8. Bepaling bronvermogens en contouren autocross

8.1. Bronvermogens

Uit de metingen wordt equivalente geluidsniveau gedurende de gehele crosstijd (inclusief pauze's langs de baan) herleid voor het referentiepunt 18.

Meetpunt 18: 10.36 - 12.00 uur $L(A)_{eq} = 77,2$ dB(A)
 12.00 - 13.00 uur $L(A)_{eq} = 68,4$ dB(A)
 13.00 - 17.05 uur $L(A)_{eq} = 80,0$ dB(A)

gehele tijd 10.36 - 17.05 uur $L_{Aeq} = 78,7$ dB(A)

Voor het onderzoek blijkt het maatgevend immissiepunt voor de bepaling van de (maximale) contour. Dit is meetpunt 7 nabij de kapel:

Meetpunt 7: 13.24 - 13.33 uur $L_I = 58,9$ dB(A)

Vergelijking met referentiepunt 18:

Meetpunt 18: 13.24 - 13.33 uur $L_{Aeq} = 75,4$ dB(A)

Etmaalwaarde uit: $L_{Aeq} = L_I + C_{ref} - C_m - C_b$

Korrektes:

- korrekcie referentiemeetpunt: $C_{ref} = (78,7 - 75,4) = +3,3$ dB(A)
 - korrekcie meteo : $C_m = -4,6$ dB(A)
 - korrekcie bedrijfstijd : $C_b = 10 \log (6,5/12) = -2,7$ dB(A)
 Etmaalwaarde geluidsbelasting meetpunt 7 = 54,9 dB(A)
 =====

Gelijkmatig verdeeld over de crossbaan worden 20 emissiepunten gekozen. De overdrachtdemping naar meetpunt 7 wordt voor alle emissiepunten bepaald. Met behulp van deze demping en de verdeling van het geluidsniveau in oktaafbanden op het meetpunt en op het referentiepunt wordt een bronспекtrum in de emissiepunten afgeleid. Dit bedraagt:

	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz	dB(A)
totaal alle bronnen inkl. C _b	95	105	124	131	136	132	126	120	110		138,8
per bron inkl. C _b	82	92	111	118	123	119	113	107	97		125,8
per bron zonder C _b	85	95	114	121	126	122	116	110	100		128,8

De overdrachtsberekening voor meetpunt 7 is weergegeven in bijlage 1.

8.2. Vergelijking metingen en berekeningen

Uit vergelijking van de metingen met de berekeningen blijkt dat de gemeten overdachtsdemping over het grasland geringer is dan op basis van de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" mag worden aangenomen.

	Waarden in dB(A)			
	MP 18	MP 6	MP 7	verschil MP6-MP7
<u>Meting:</u> (16.35-16.55)	ca. 82,0	74,1	63,8	10,3
Herleiding naar gehele crosstijd	78,7	70,8	60,5	10,3
<u>Berekening:</u> zonder aftrek meteokorr.		71,9	59,5	12,4
Meteokorrektie C _m		-3,7	-4,6	
Berekening met aftrek meteokorr.		68,2	54,9	(13,3)

Dientengevolge worden bij de crossbaan dichtbij de baan uit berekeningen hogere geluidsbelastingen gevonden dan uit de metingen blijkt.

8.3. Vaststelling van de 60, 55 en 50 dB(A) contour

In een raster worden vervolgens de geluidsniveaus rond het crossterrein berekend op basis van de ingevoerde bronvermogens. Vervolgens kunnen de contouren van 60, 55 en 50 dB(A) rond het terrein worden getrokken (zie figuur 4 en 5).

9. Bepaling bronvermogens en contouren motorcross

9.1. Bronvermogens

Uit de meetgegevens wordt het equivalente geluidsniveau gedurende de gehele crosstijd (inklusief pauze's) herleid voor het referentiemeetpunt 10.

Meetpunt 10: 09.30 - 12.15 uur $L_{aeq} = 84,3$ dB(A)
 12.15 - 12.55 uur $L_{aeq} = 68,0$ dB(A)
 12.55 - 17.15 uur $L_{aeq} = 86,0$ dB(A)

gehele tijd: 09.30 - 17.15 uur $L_{aeq} = 85,0$ dB(A)

Uit het onderzoek is als maatgevend immissiepunt ter bepaling van de contouren meetpunt 2 geselecteerd:

Meetpunt 2 : 12.55 - 13.24 uur $L_I = 69,2$ dB(A)

vergelijking met

referentiemeetpunt 10:

Meetpunt 10 : 12.55 - 13.24 uur $L_{aeq} = 88,1$ dB(A)

Etmaalwaarde uit: $L_{Aeq} = L_I + C_{ref} - C_m - C_b$

Korrektes

- korrektie referentiemeetpunt: $C_{ref} = (85 - 88,1) = -3,1$ dB(A)
 - korrektie meteo : $C_m = -4,2$ dB(A)
 - korrektie bedrijfstijd : $C_b = 10 \log(6,5/12) = -2,7$ dB(A)

Etmaalwaarde geluidsbelasting Meetpunt 2 = 59,2 dB(A)

=====

Gelijkmatig verdeeld zijn op het motorcrossparcours 36 emissiepunten gekozen. De overdrachtdemping naar meetpunt 2 is voor alle emissiepunten bepaald. Met deze demping en de verdeling van het geluidsniveau in oktaafbanden op de meetpunten 1 en 2 en op het referentiepunt wordt het bronspetra in de emissiepunten bepaald.

Dit bedraagt:

	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz	dB(A)
totaal alle bronnen inkl. C _b	79	89	107	125	131	128	123	108	108		133,8
per bron inkl. C _b	63	73	91	109	115	112	107	92	92		117,8
per bron exkl. C _b	66	76	94	112	118	115	110	95	95		120,8

De overdrachtsberekening van meetpunt 2 is weergegeven in bijlage 1.

9.2. Vaststelling van de 60, 55 en 50 dB(A) contouren

In een raster zijn de geluidsniveaus rond het crossterrein berekend op basis van de ingevoerde bronvermogens. Met behulp hiervan zijn de contouren van 60, 55 en 50 dB(A) rond het terrein getrokken (zie figuur 6 en fig. 7).

10. Bepaling bronvermogens en contouren motortrainingen

10.1. Bronvermogens

Er is op vier punten gemeten. Als referentiepunt dient punt 10 langs de baan. De onderbreking tussen 19.00 en 19.25 uur is niet meegeteld aangezien tijdens de normale trainingen meer motoren in de baan zijn zonder deze onderbreking.

<u>Meetpunt 10:</u> 19.15 - 19.00 uur: $L(A)_{eq}$ =	71 dB(A)
19.25 - 19.55 uur: $L(A)_{eq}$ =	73 dB(A)
Gehele tijd 18.15 - 19.55 uur: $L(A)_{eq}$ =	72 dB(A)

Gemiddeld aantal rijders tijdens deze training: 4
 Normale trainingssituatie : tot 20 rijders in de baan

Als maatgevend inmissiepunt is punt 14 geselecteerd.

<u>Meetpunt 14:</u> 19.40 - 19.45	L_I =	49,4 dB(A)
-----------------------------------	---------	------------

Vergelijking met referentiepunt 10:

<u>Meetpunt 10:</u> 19.40 - 19.45	L_{Aeq} =	73,3 dB(A)
-----------------------------------	-------------	------------

Etmaalwaarde uit $L(A)_{eq} = L_I + C_{ref} - C_m = C_b$

Korrekties

- correctie referentie meetpunt	$C_{ref} = (72 - 73,3) =$	-1,3 dB(A)
- correctie meteo	$C_m =$	-4,7 dB(A)
- correctie bedrijfstijd (zaterdag 14.00 - 17.00 uur)	$C_b = 10 \log (3/12) =$	-6,0 dB(A)
- correctie aantal motoren tijdens "normale" trainingsdag	$C = 10 \log (20/4) =$	+7,0 dB(A)
Etmaalwaarde geluidsbelasting	<u>meetpunt 14</u> =	44,4 dB(A)

=====

De 20 motoren worden in het rekenmodel als 36 emissiepunten voorgesteld om één gelijkmatige verdeling over het circuit te krijgen. De overdrachtdemping naar meetpunt 14 is vervolgens bepaald.

Met deze demping en het bekende geluidsniveau in oktaafbanden in het immisiepunt en op het referentiepunt wordt het bronспекtrum bepaald. Dit bedraagt:

	31	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz	dB(A)
totaal alle bronnen inkl. C _b	69	79	114	123	124	117	113	110	106		127
per emissiepunt inkl. C _b	53	63	98	107	108	101	97	94	90		111
per emissiepunt exkl. C _b	59	69	104	113	114	107	103	100	96		117

10.2. Vaststelling van de 50 en de 55 dB(A) contouren

In een raster zijn de geluidsniveaus rond het crossterrein berekend op basis van de ingevoerde bronvermogens. Met behulp hiervan zijn de 55 en de 50 dB(A) contour rond het terrein getrokken (zie figuur 8 en figuur 9).

11. Brongegevens kartingbaan

11.1. Overwegingen keuze karts

Overwogen wordt het verharde middengedeelte van het autocrosscircuit gedurende het zomerseizoen te gebruiken als karting-circuit.

Bij karting (motorskelers) kan onderscheid worden gemaakt tussen:

- huurkarts met vrij stille 100 cc viertaktmotoren
- 100 cc wedstrijd-karts; viertakt
- 125 cc wedstrijd-karts; viertakt
- 250 cc wedstrijd-karts; viertakt

Voortshands wordt gedacht aan de verhuur van karts aan recreanten.

Bij de vergunningverlening kunnen eisen worden gesteld aan het maximale geluidsniveau dat de huurkart mag maken.

Zo kan aan de Voorschriften op grond van de vergunning Wet Geluidhinder voor kartingbaan 't Vroon in Westkapelle het volgende worden ontleend:

- "- De voor verhuur beschikbare karts mogen geen verbrandingsmotor, welke voor de aandrijving van de karts dient, bezitten met een grotere cilinderinhoud dan 100 cc.
- Het niveau (L_{max}) van het bij vollast uitgestraalde geluid door een op de as van de baan rijdende huurkart mag op 7,5 meter afstand uit het hart van het langste rechte stuk rijstrook van de baan niet meer dan 75 dB(A) bedragen; kontrolemetingen dienen te geschieden volgens de methode "Meting geluidsterkte motorvoertuigen" welke is vastgelegd in de uitvoeringsvoorschriften (CIII-d-2) van de Wegenverkeerswet (hoofddirectie van de waterstaat, hoofdafdeling waterstaatsrecht, 27 mei 1971/no. RV34288); ten einde de hiervoor vermelde grenswaarde niet te overschrijden, dienen minimaal de volgende voorzieningen aan een huurkart te zijn getroffen:
 - a. een huurkart moet zijn voorzien van een viertakmotor;
 - b. een motor van een huurkart moet zijn voorzien van een doelmatige, goed werkende uitlaatgeluiddemper;
 - c. de maximum snelheid van een huurkart mag niet meer bedragen dan 60 km per uur, hetgeen door toepassing van een toerentalbegrenzer moet worden bereikt."

11.2. Bepaling bronvermogens

Op basis van deze eis kan het bronvermogen worden herberekend indien bijvoorbeeld gemiddeld 6 uurkarts gedurende 5 uur, 30 minuten per dag in de baan zijn.

Voor het bepalen van het spektrum van de karts is gebruik gemaakt van gegevens uit metingen aan karts die in opdracht van een gemeente door "dgmr" zijn verricht. Deze karts blijken juist te voldoen aan voornoemde eis.

De bedrijfskorrektie C_b is gesteld op $10 \log (5,5/12) = -3,4 \text{ dB(A)}$, gebaseerd op gebruik van de baan gedurende 5 uur, 30 minuten door de uurkarts.

Het bronspektrum bedraagt:

	31	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz	dB(A)
totaal 6 karts inkl. C_b	-	87	89	95	99	98	102	96	86		106
per emissiepunt (2 karts) inkl. C_b	-	82	84	90	94	93	97	91	81		101
per emissiepunt (2 karts) exkl. C_b	-	85	87	93	97	96	100	94	84		104

11.3. Vaststelling van de 50 en de 55 dB(A) contouren

De ingevoerde bronvermogens zijn gebruikt om rond het crossterrein in een raster de geluidsniveaus ter plaatse te berekenen. Hieruit zijn de 50 en de 55 dB(A) contour bepaald. Deze zijn in figuur 10 en figuur 11 weergegeven.

Worden in de toekomst wedstrijden met karts op het circuit gehouden dan moet met een 50 dB(A) contour rekening worden gehouden op een afstand van circa 1000 à 1200 meter rond het broncentrum.

12. Konklusies

Uit de metingen kunnen de volgende konklusies worden getrokken.
 Het geluidsvermogen van het crossterrein, uit de metingen berekend met behulp van de methode C8 uit IL-HR-13-01 bedraagt zonder korrektie voor de bedrijfstijd:

- bij de autocrosswedstrijd $L_w = 142 \text{ dB(A)}$ (6 - 8 auto's)
- bij de motorcrosswedstrijd $L_w = 137 \text{ dB(A)}$ (36 motoren)
- bij de trainingen motorcross $L_w = 133 \text{ dB(A)}$ (20 motoren)
- prognose huurkarts $L_w = 109 \text{ dB(A)}$ (6 karts)

Uit de metingen bleek dat de autocross maatgevend was mede vanwege de geringere overdrachtdemping dan op basis van berekeningen kan worden verwacht.

Toetsing van de gevonden resultaten kan voor het motorcrossen plaatsvinden met behulp van de publikatie GF-HR-02-01. "Onderzoek naar de geluidsproduktie van motorcrossterreinen en mogelijkheden tot geluidvermindering", Ministerie van V.R.O. en M. februari 1985.

Het bronvermogen van een crossterrein met 36 motoren 125, 250 of 500 cc in de baan bedraagt volgens deze publikatie:

$$L_w = 124 + 10 \log 36 = 140 \text{ dB(A)}$$

en bij 20 motoren waarvan 10 motoren 50 cc en 10 motoren 80 cc (training):

$$L_{w50 \text{ cc}} = 119 + 10 \log 10 = 129 \text{ dB(A)}$$

$$L_{w80 \text{ cc}} = 125 + 10 \log 10 = 135 \text{ dB(A)}$$

$$L_w \text{ totaal} = 136 \text{ dB(A)}$$

Deze waarden zijn ca. 3 dB(A) hoger dan uit de meetresultaten in Valkenswaard volgt.

13. Maatregelen ter vermindering van het geluidsniveau

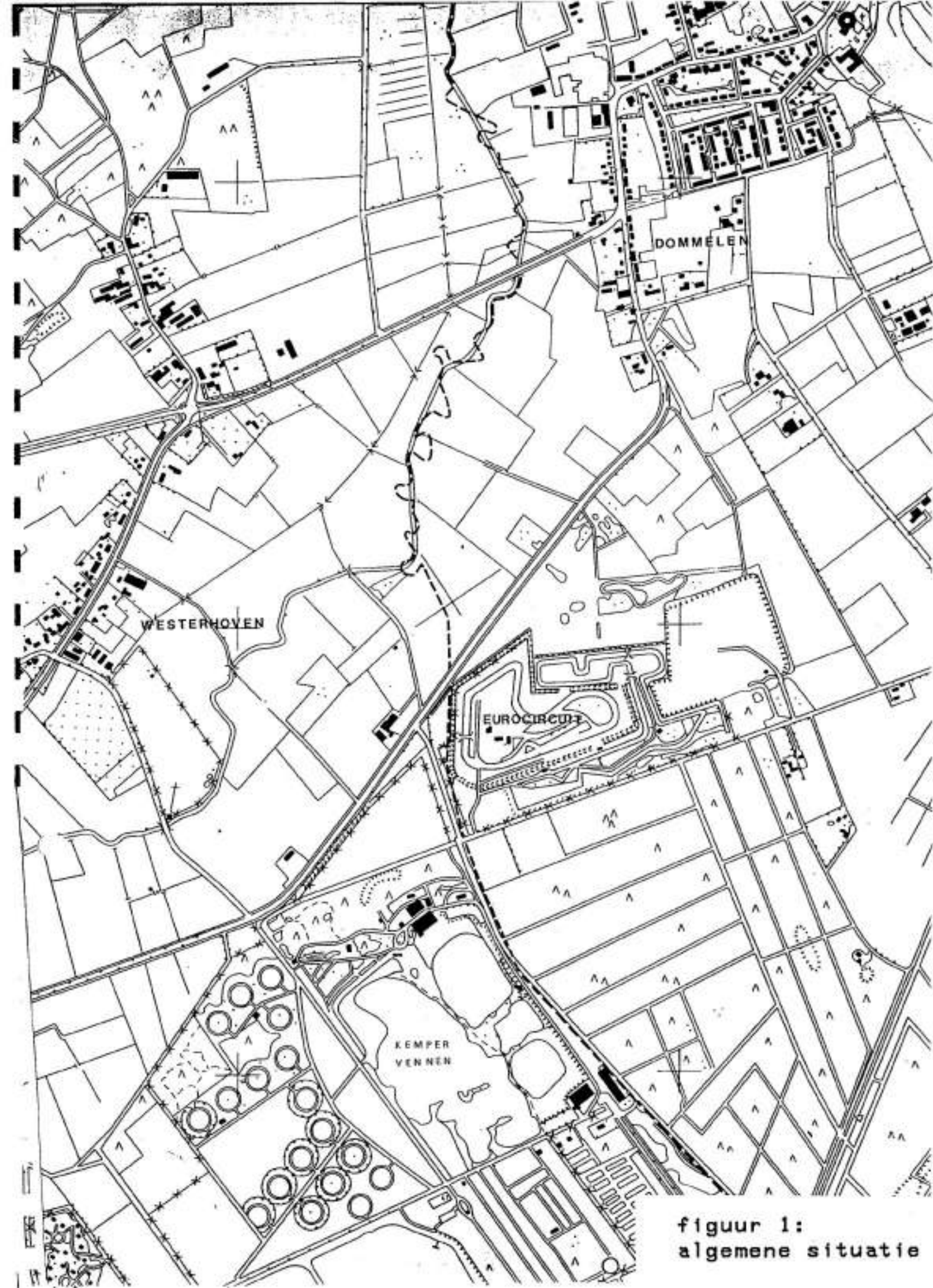
Maatregelen ter vermindering van het geluidsniveau zullen in hoofdzaak gezocht moeten worden in verlaging van de geluidsproductie van de auto's resp. motoren en wel bij de keuze van de dempers voor het uitlaatsysteem. Dit zal dan in de geluidstechnische eisen bij de keuring tot uitdrukking moeten komen. Daarbij wordt erop gewezen dat de geluidsproductie bij volbelasting van auto's en motoren 10 à 15 dB(A) hoger kan zijn dan bij onbelaste controlemeting.

Verhoging van de afschermingen rond het terrein zal vanwege de uitgestrektheid van het circuit slechts een gering effect hebben. De maximaal mogelijke verbetering bedraagt 2 dB(A) bij walhoogte's van 5 à 6 meter of 3 à 4 dB(A) bij ingraving van de baan met enkele meters.

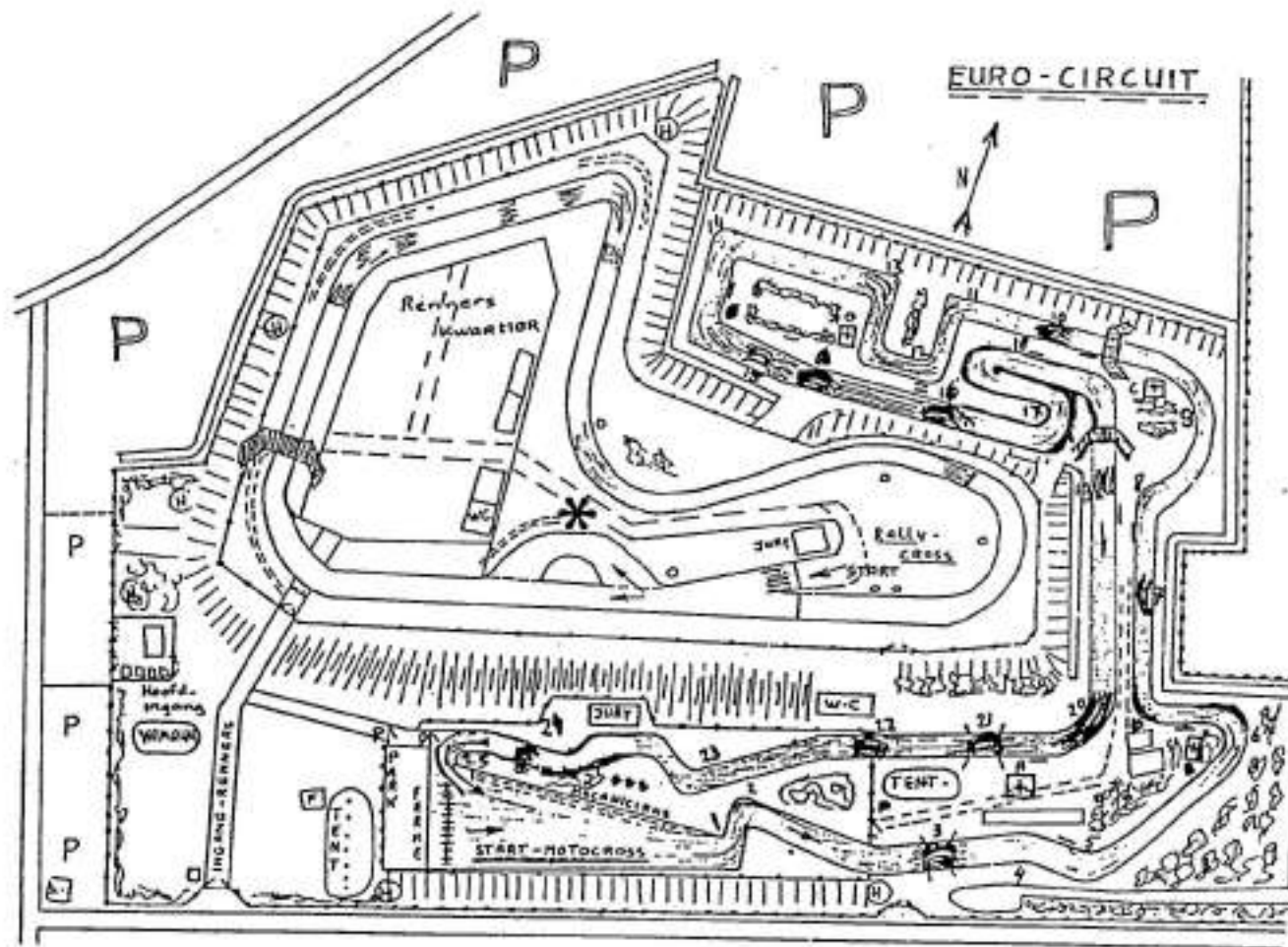
Den Haag, 28 oktober 1985

b/v S.E. Naulog van Banda

Ir G. Meerdink



figuur 1:
algemene situatie

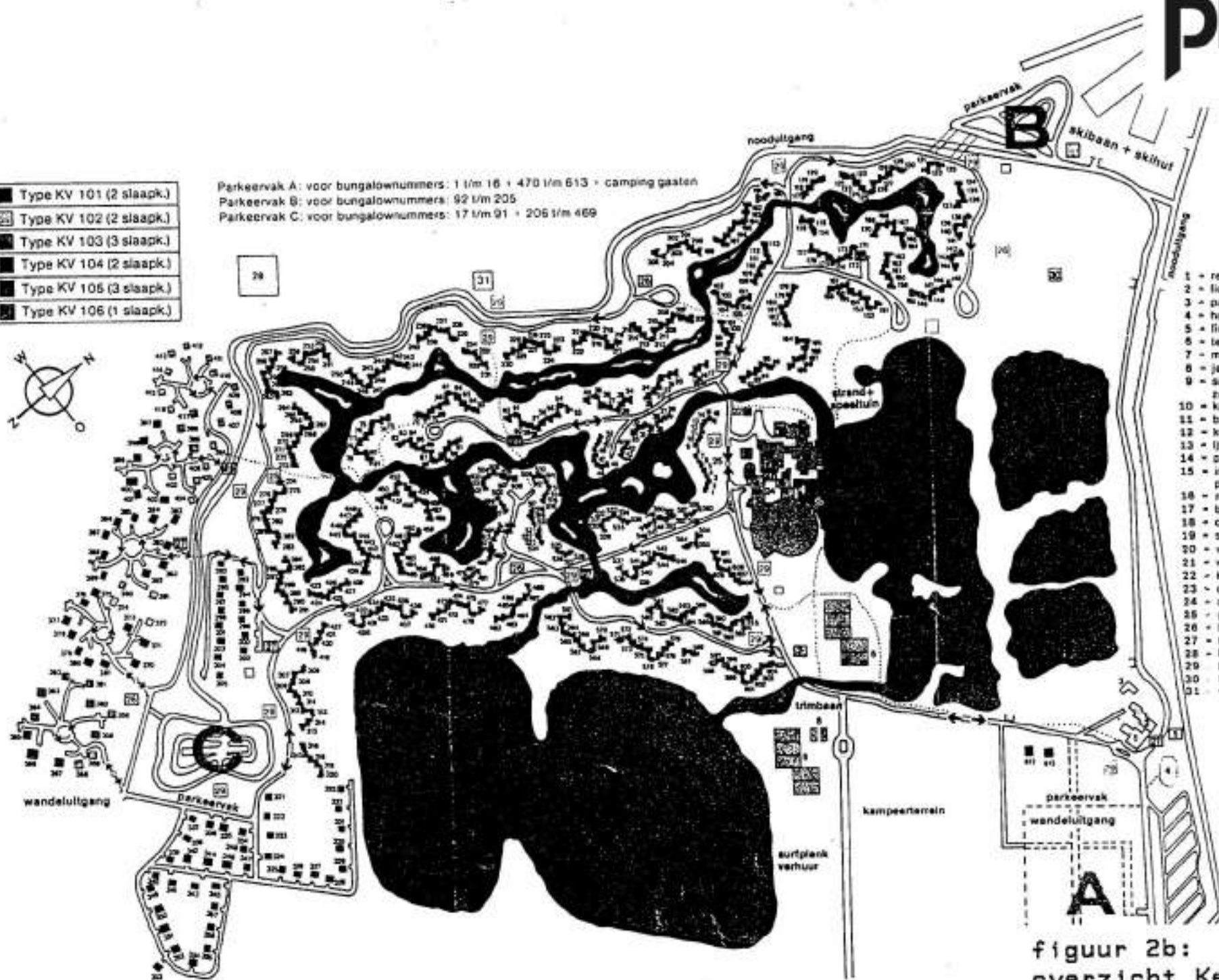


*: voorstel
karting-parcours

figuur 2:
Overzicht crossterrein

- Type KV 101 (2 slaapk.)
- Type KV 102 (2 slaapk.)
- Type KV 103 (3 slaapk.)
- Type KV 104 (2 slaapk.)
- Type KV 105 (3 slaapk.)
- Type KV 106 (1 slaapk.)

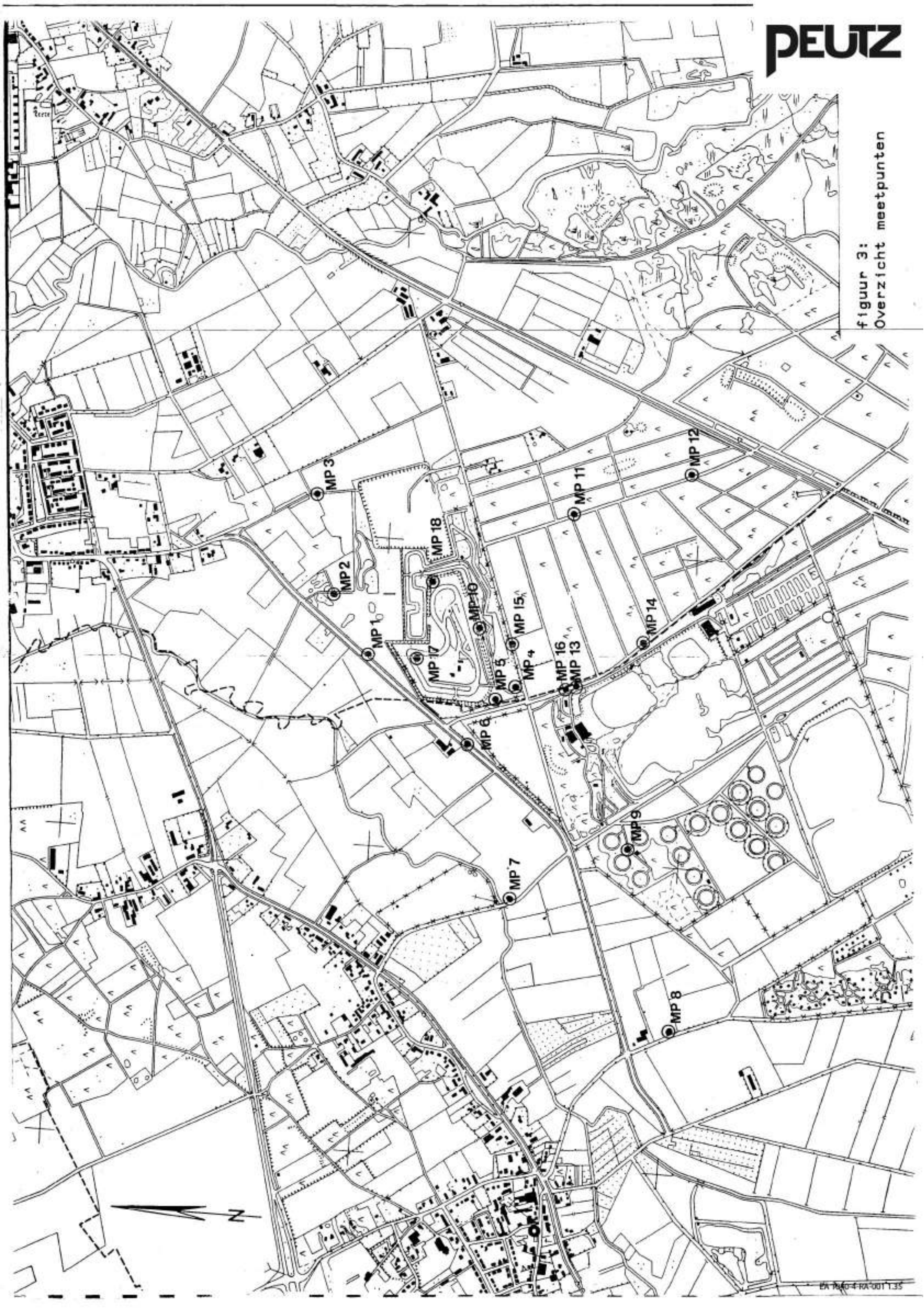
Parkeervak A: voor bungalownummers: 1 t/m 16 + 470 t/m 613 + camping gasten
 Parkeervak B: voor bungalownummers: 92 t/m 205
 Parkeervak C: voor bungalownummers: 17 t/m 91 + 206 t/m 469

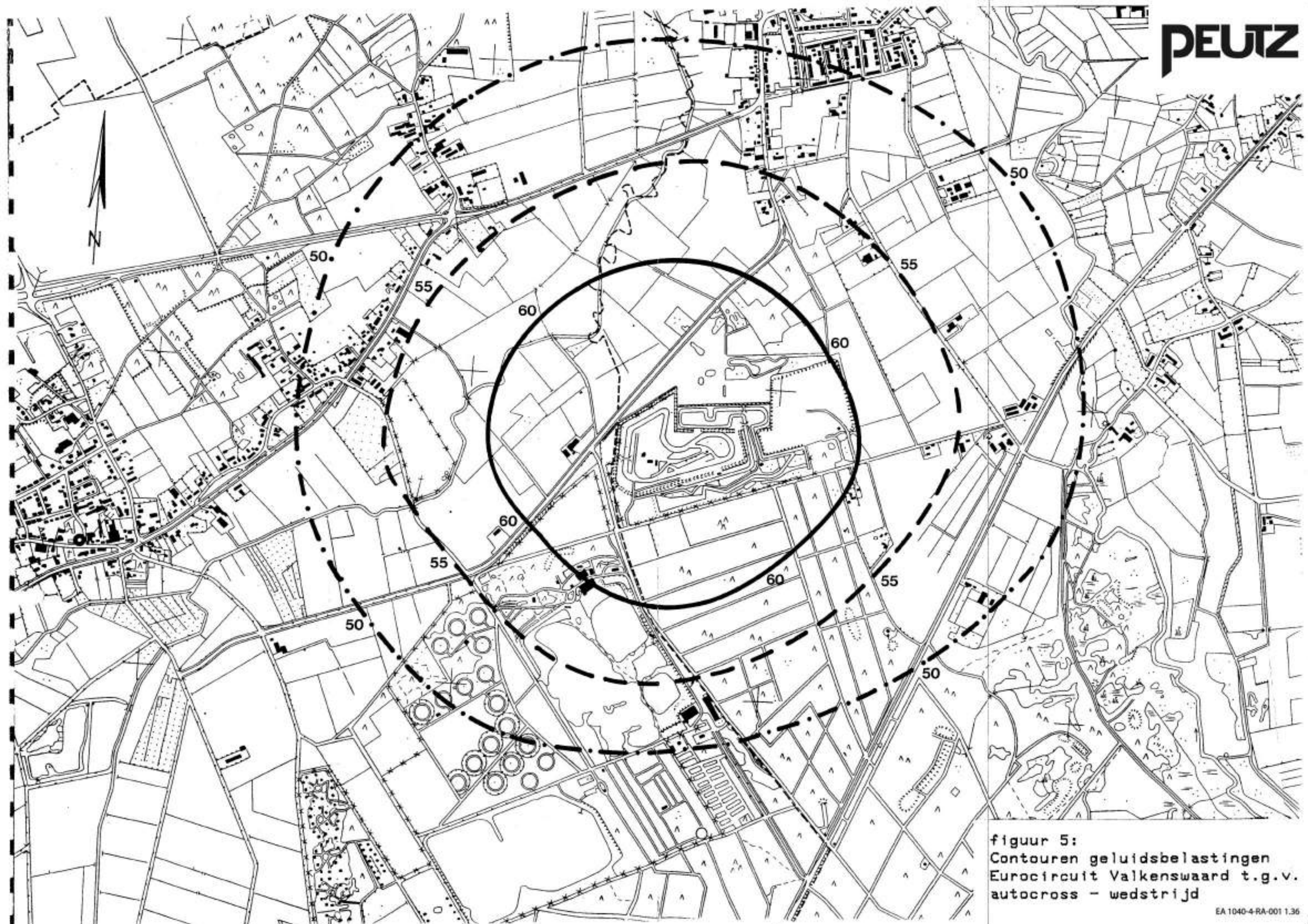


- 1 = receptie
- 2 = fietsverhuur
- 3 = paardenstalling
- 4 = herienkamp
- 5 = fietsenstalling
- 6 = tennisbanen
- 7 = middeelgolf
- 8 = jeu de boules
- 9 = subtropisch zwembad
- 10 = kapel
- 11 = bar/bowling
- 12 = kwikrestaurant
- 13 = ijs/snackshop
- 14 = pannenkoekhuysje
- 15 = informatiekiosk/postkantoor
- 16 = restaurant
- 17 = bistro
- 18 = congrescentrum
- 19 = supermarkt/slijterij
- 20 = winkel van siekel
- 21 = wasserette/kapsalon
- 22 = kindertolje
- 23 = discotheek
- 24 = automatenhal
- 25 = glascontainer
- 26 = hondentoilet
- 27 = telefooncel
- 28 = fietscrossbaan
- 29 = bushalte
- 30 = kinderkermis
- 31 = volleybal/basketbalveld

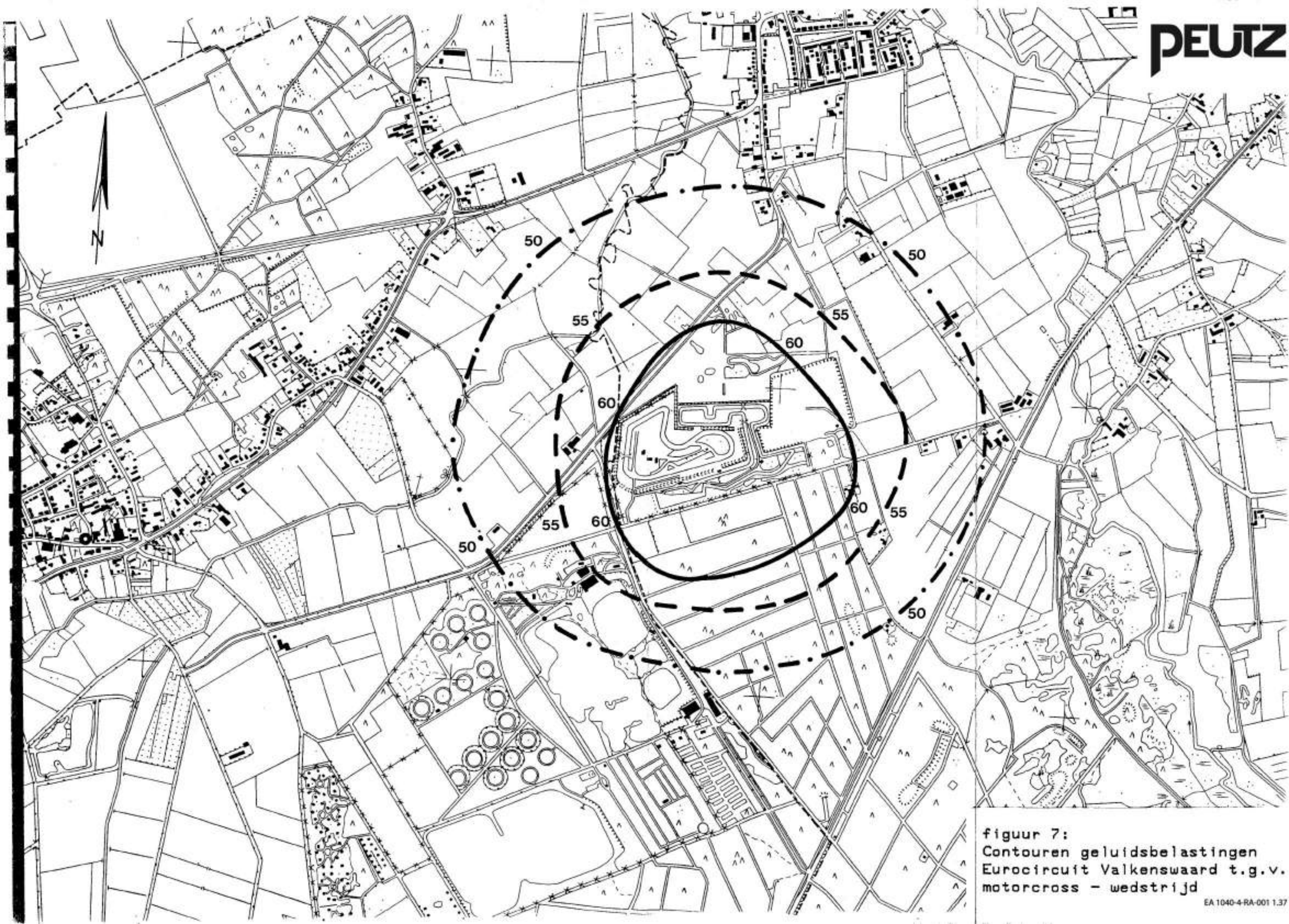
figuur 2b:
overzicht Kempervennen

figuur 3:
Overzicht meetpunten

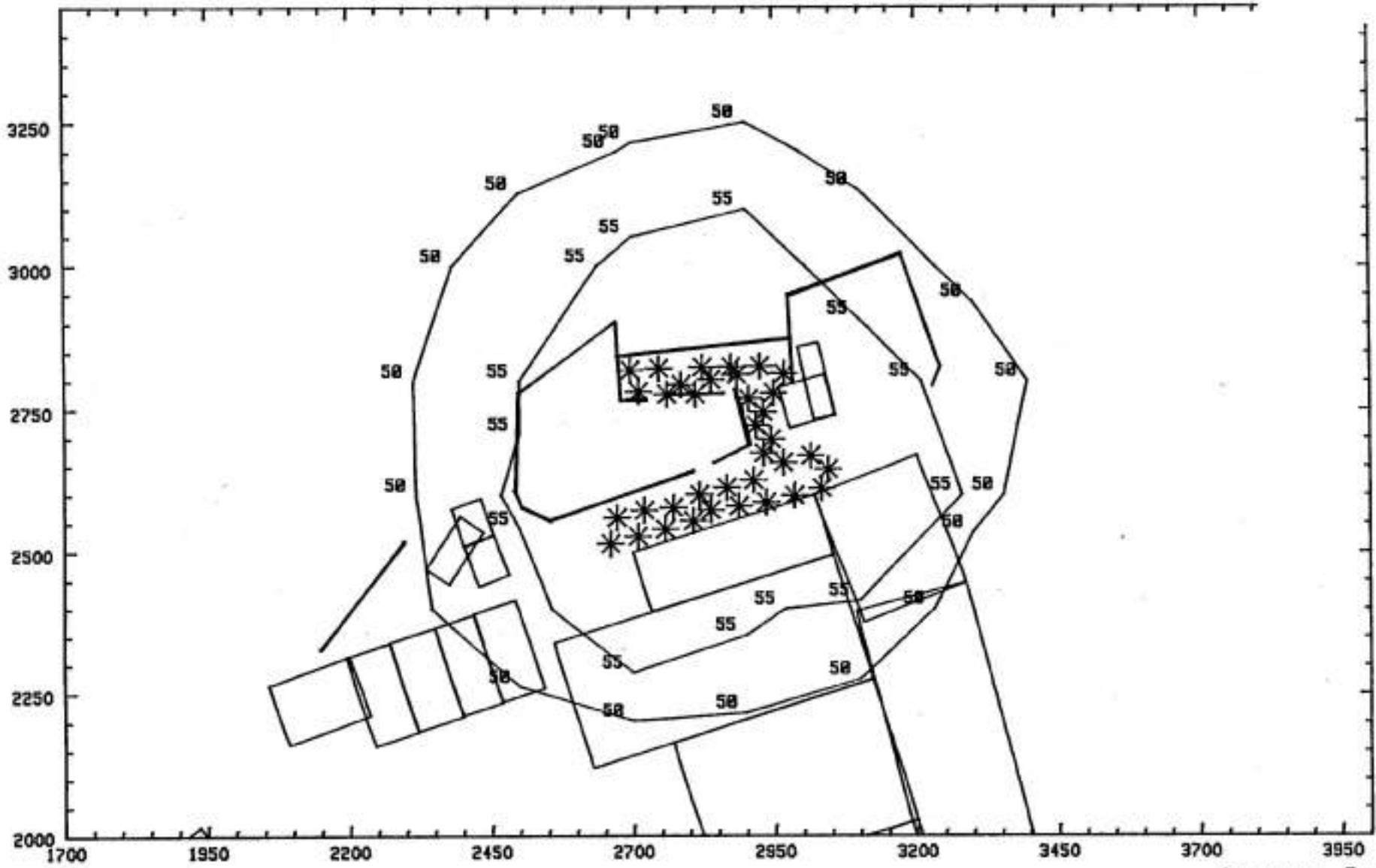




figuur 5:
Contouren geluidsbelastingen
Eurocircuit Valkenswaard t.g.v.
autocross - wedstrijd

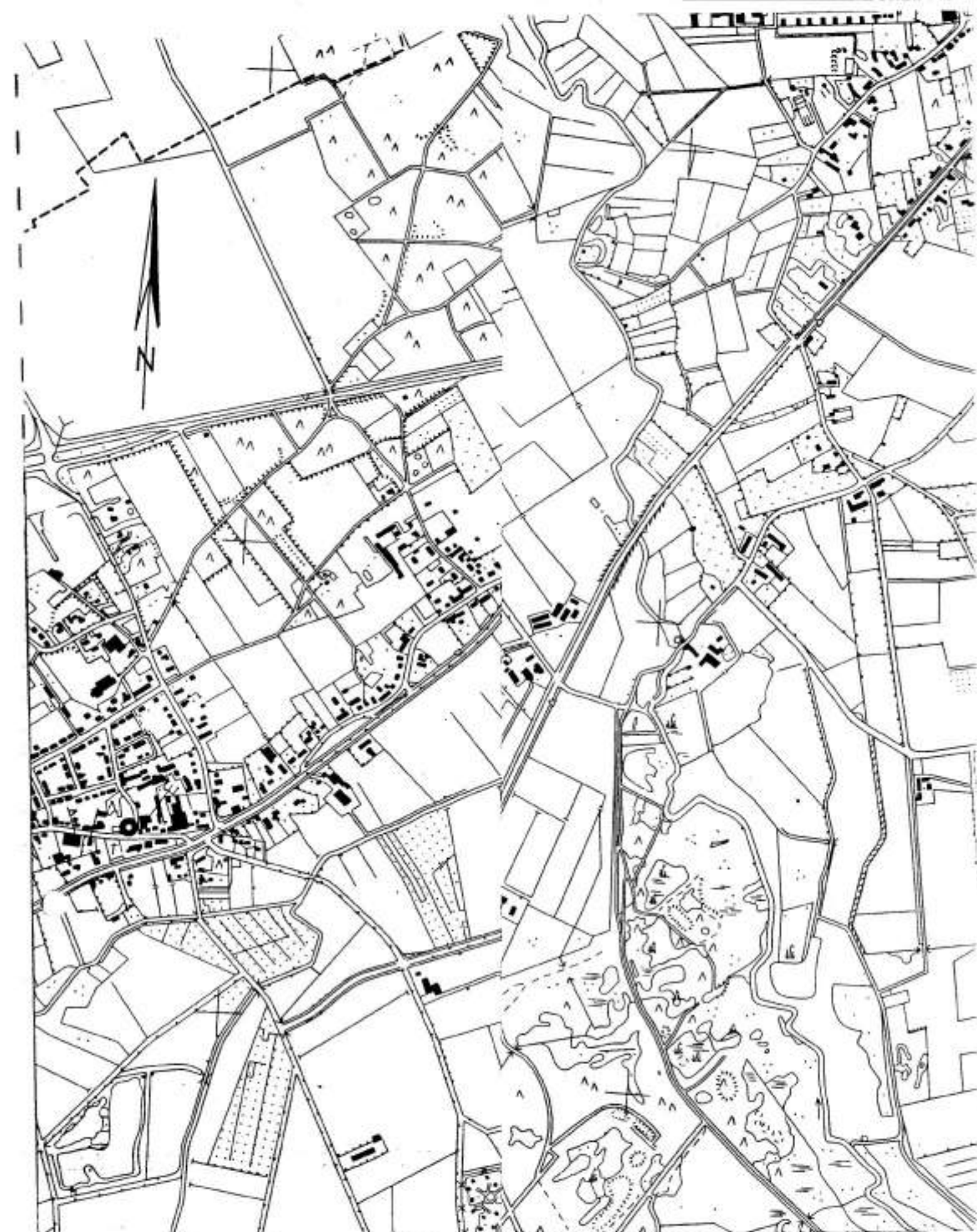


figuur 7:
Contouren geluidsbelastingen
Eurocircuit Valkenswaard t.g.v.
motorcross - wedstrijd

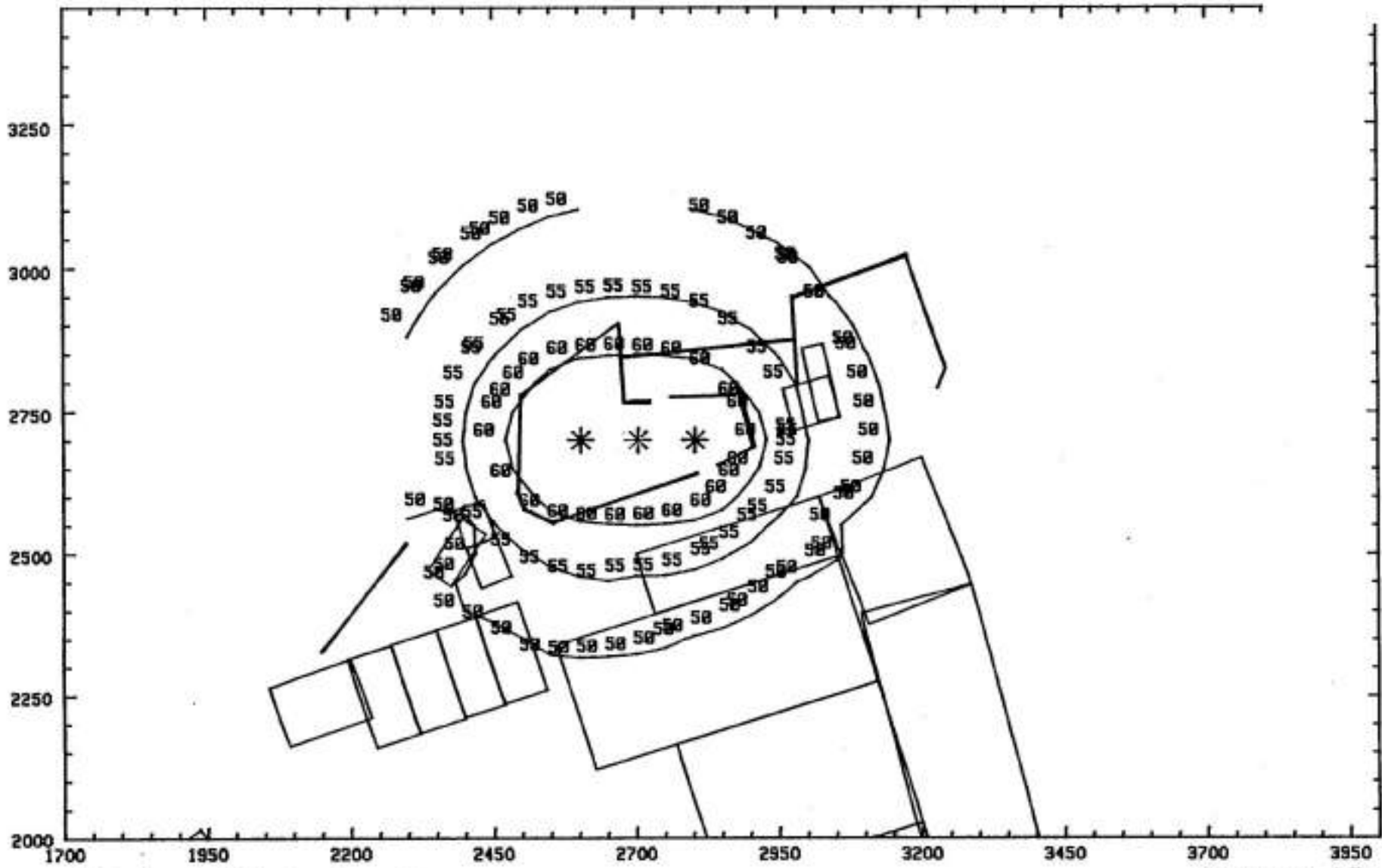


Waarden in dBA etmaalwaarden
Schaal: 1 op 10000
Projekt: M-85-002 B

figuur 8:
NORMALE TRAINING MOTOREN EUROCIJCUIT, VALKENSWAARD
ETMAALWAARDEN BIJ 20 MOTOREN IN DE BAAN

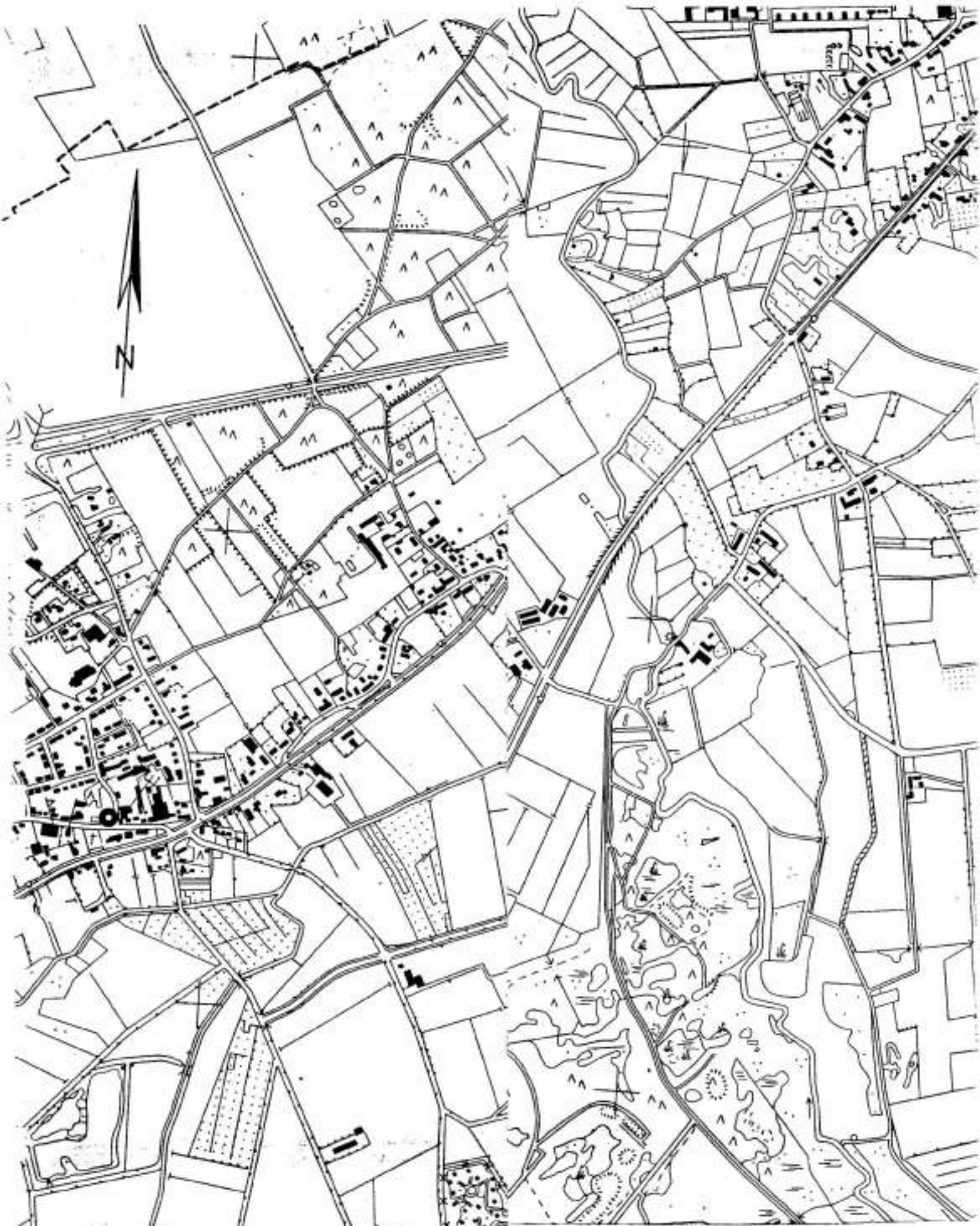


figuur 9:
Contouren geluidsbelastingen
Eurocircuit Valkenswaard t.g.v.
motorcross - training

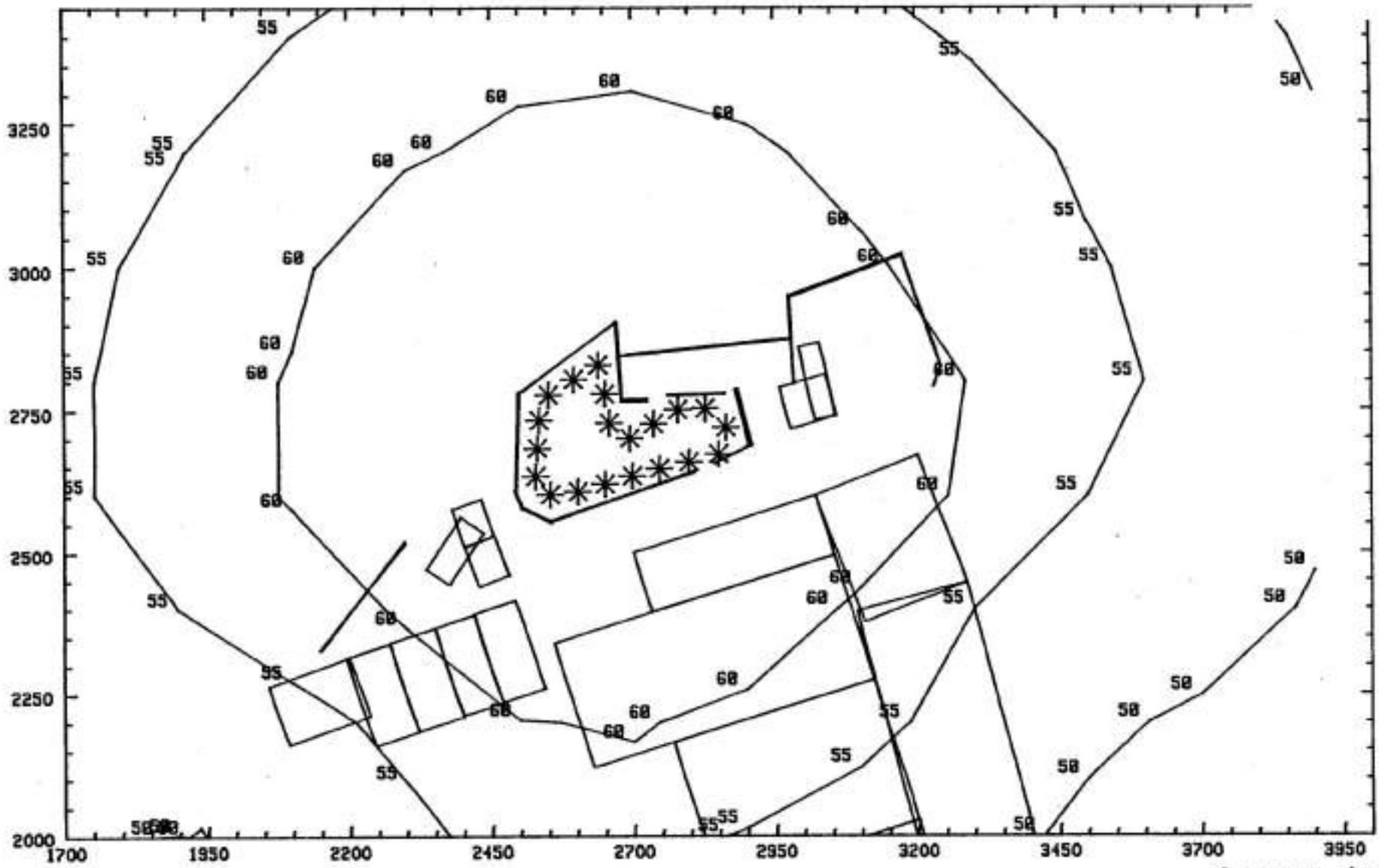


Waarden in dBA etmaalwaarden
Schaal: 1 op 10000
Projekt: M-85-002 C

figuur 10:
VERHUUR-KARTS 100CC, EURO CIRCUIT VALKENSWAARD
ETMAALWAARDE: 6 KARTS OP CIRCUIT, 5u30min, DAGPERIODE

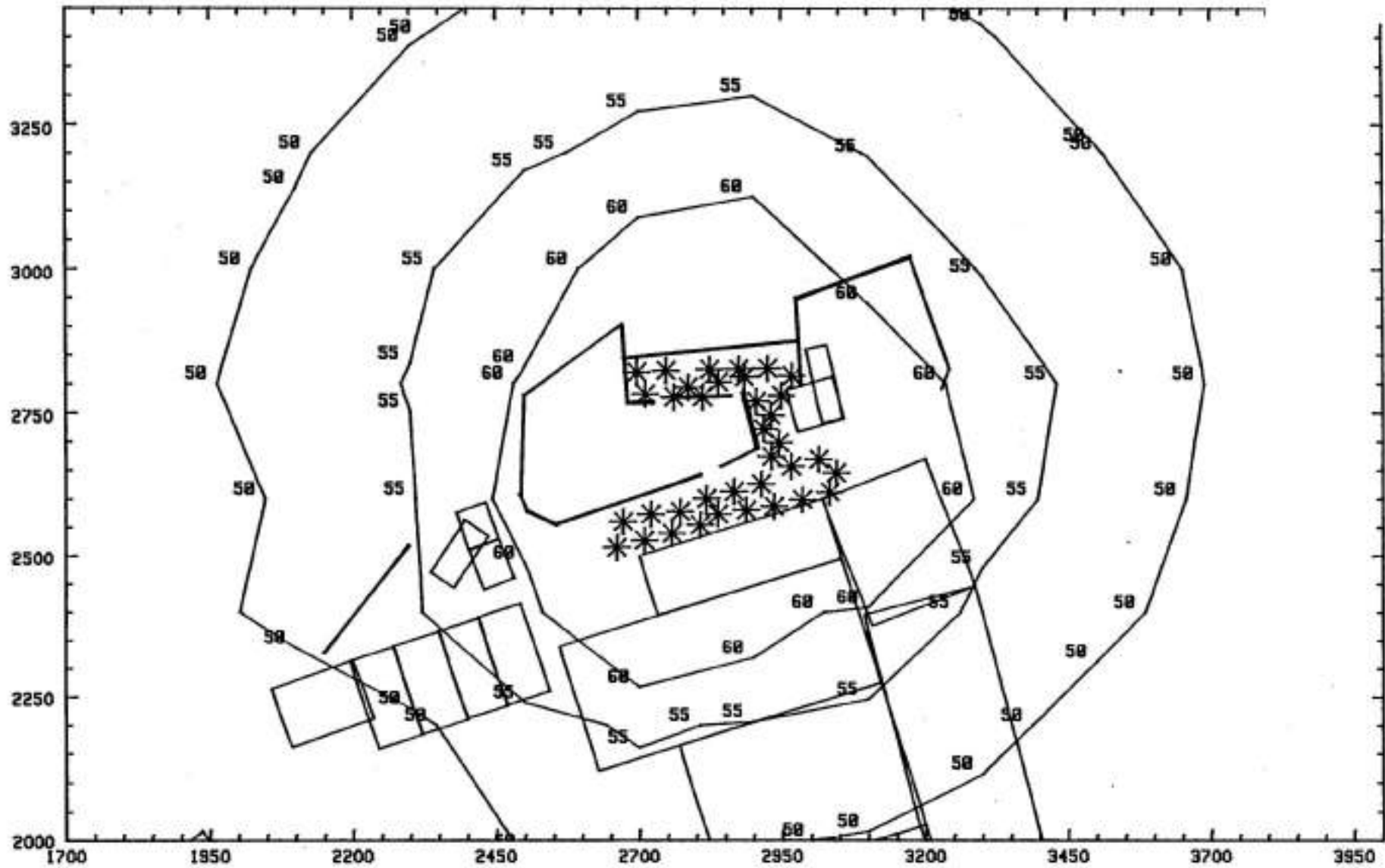


figuur 11:
Contouren geluidsbelastingen
Eurocircuit Valkenswaard t.g.v.
karts



Waarden in dB(A) etmaalwaarden
Schaal: 1 op 10000
Projekt: M-85-002

figuur 4:
AUTOCROSS-RALLYDAG EUROCIRCUIT, VALKENSWAARD
ETMAALWAARDEN GELUIDSBELASTINGEN



Waarden in dBA etmaalwaarden
Schaal: 1 op 10000
Projekt: M-85-002 A

figuur 6:
MOTORCROSSWEDSTRIJDAG EUROCIRCUIT, VALKENSWAARD
ETMAALWAARDEN GELUIDSBELASTINGEN



Notitie

Tweede Concept

betreft: Voorstel gewenste bedrijfssituatie en referentiesituatie Eurocircuit
datum: 24 december 2020
referentie: FS/GB/TvdE/EA 1040-3-NO-001
van: G. Braaksma
aan: Gemeente Valkenswaard

1 Inleiding

In voorbereiding op de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit heeft de gemeente Valkenswaard aan Peutz gevraagd een advies te geven voor het scenario "mogelijkheden tot gebruik ten behoeve van crossen maximaal faciliteren". Hierbij dienen voor respectievelijk het rallycrosscircuit en het motocrosscircuit de mogelijkheden voor de exploitatie van de circuits in beeld te worden gebracht, op basis van de huidige wet- en regelgeving voor respectievelijk geluid in de (woon)omgeving en stikstofdepositie.

Aan ons zijn reeds gegevens gestuurd per e-mail (op 14, 15 en 28 oktober en op 4 en 9 november). Naar aanleiding van het overleg op 14 december 2020 zijn op 14 en 17 december 2020 nadere gegevens overlegd betreffende het circuitgebruik (aantallen en typen dagen) voor zowel rallycross- als motocrosscircuit. In voorliggende notitie wordt een voorstel gedaan ter vaststelling van het terreingebruik in respectievelijk de (door de NRV en de MVV) gewenste situatie en de referentiesituatie. De referentiesituatie is hierbij de situatie ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan uit 1977 (onherroepelijk geworden in 1986). Voor deze situatie is tevens gekeken naar de omschrijving van de activiteiten uit het rapport van DGMR uit 1985 (opgesteld in opdracht van de provincie Noord-Brabant, ter vaststelling van een mogelijke geluidzone).

2 Gewenste bedrijfssituatie

2.1 Rallycrosscircuit (NRV)

In tabel 2.1 is een voorstel opgenomen voor de gewenste bedrijfssituatie op het rallycrosscircuit, mede gebaseerd op de gegevens die reeds verstrekt zijn door de NRV. Tevens is rekening gehouden met de onderzoeksgegevens uit eerder (onder andere door Peutz) uitgebrachte rapporten.

12.1 Gewenste gebruiksintensiteit rallycrosscircuit (NRV)

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Gemiddeld aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Aantal ronden per manche	Totaal aantal ronden (= km)
Nationale en internationale kampioenschappen	6	2	65	7	4	21.840
Clubkampioenschappen	12	1	60	7	4	20.160
Vrije trainingdagen	12	1	50	15	4	36.000
Opleidingsdagen	24	1	15	10	2	7.200
Team testdagen	20	1	2	1	50	2.000
Test- en demodagen voor deuren	12	1	20	1	20	4.800

Opmerking bij tabel 2.1: de Dakar Preproloog (1 dag per jaar) en de "Tentoonstellingen en events" (2 dagen per jaar) zijn niet opgenomen in de tabel. Het gebruik van het circuit tijdens deze dagen is in vergelijking met de overige dagen dusdanig gering, dat het niet zinvol is om ook voor deze dagen de geluidbelasting ten gevolge van het circuitgebruik te berekenen. Omdat de Dakar Preproloog gepaard gaat met een vrij groot aantal toeschouwers, zullen de voertuigbewegingen van bezoekers op de (meest nabijgelegen) parkeerterreinen op en rond het Eurocircuit (en het rijden van de Dakar-wagens op het circuit) wel worden meegenomen in de stikstofdepositie-berekeningen.

2.2 Motocrosscircuit (MVV)

In tabel 2.2 is een voorstel opgenomen voor de gewenste bedrijfssituatie op het motocrosscircuit, mede gebaseerd op de gegevens die reeds verstrekt zijn door de MVV.

12.2 Gewenste gebruiksintensiteit motocrosscircuit (MVV)

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Tijdsduur manche	Aantal crossuren per dag
Grand Prix voor motocross	1	2	240	3	30	360
Nationale wedstrijden (NMV-wedstrijden)	2	2	200 (4 klassen van 50)	3	30	300
Eendaagse wedstrijden (DMK, Enduro)	2	1	150 (3 klassen van 50)	2	30	150
Jeugowedstrijd	1	1	280 (7 klassen van 40)	1	15	70
Trainingsdagen	35	2 per week	100	1	60	100
Testdagen terreinwagens (4 x 4)	8	1	40	1	240	160

Opmerkingen bij tabel 2.2:

- Bij de trainingsdagen is de wens van de MVV om gedurende 35 weken op 2 dagen per week, maximaal 4 uur per dag motocrosstrainingen te kunnen organiseren, waarbij de MVV heeft aangegeven dat er tijdens de trainingen maximaal 30 rijders in de baan kunnen zijn. Ten behoeve van de berekeningen is uitgegaan van een gemiddelde baanbezetting

van 25 rijders gedurende 4 uur, zodat er in totaal sprake is van maximaal 100 crossuren per training.

- De MVV heeft tevens aangegeven dat er (naast 8 dagen met terreinwagens) ook 2 testdagen met Dakarwagens kunnen plaatsvinden. Het gebruik van het circuit tijdens deze dagen is in vergelijking met de overige dagen dusdanig gering, dat het niet zinvol is om ook voor deze dagen de geluidbelasting ten gevolge van het circuitgebruik te berekenen. Deze Dakar-testdagen zullen wel worden meegenomen in de berekeningen van de stikstofdepositie.
- Het rijden met elektrische crossmotoren behoeft niet te worden getoetst aan het "8-uurs-criterium" zoals opgenomen in Bijlage I bij het Besluit omgevingsrecht. Deze activiteit heeft ook geen significante milieugevolgen en zal in de quick-scan niet worden meegenomen.

3 Referentiesituatie

3.1 Rallycrosscircuit (NRV)

In tabel 3.1 is een voorstel opgenomen voor de referentiesituatie voor het rallycrosscircuit, mede gebaseerd op de aantallen genoemd in het DGMR-rapport uit 1985 (relevante pagina's bijgevoegd in de bijlage bij deze notitie).

t3.1 Referentiesituatie rallycrosscircuit

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Gemiddeld aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Aantal ronden per manche	Totaal aantal ronden (= km)
Eendaagse rallycrosswedstrijd	7	60	7	4	11.700
Slip- en rallycrosssussen (1-daags)	6	15	10	2	1.800
Individueel gebruik (1-daags)	8	20	1	20	3.200

3.2 Motocrosscircuit (MVV)

In tabel 3.2 is een voorstel opgenomen voor de referentiesituatie voor het rallycrosscircuit, mede gebaseerd op de aantallen genoemd in het DGMR-rapport uit 1985 (relevante pagina's bijgevoegd in de bijlage bij deze notitie).

t 3.2 Referentiesituatie motocrosscircuit (MVV)

Omschrijving	Aantal dagen per jaar	Aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Tijdsduur manche	Crossuren per dag
Grand Prix voor motocross (weekend)	2	240	3	30	360
Eendaagse wedstrijd	4	150	2	30	150
Training woensdag	32	100	1	18	30
Training zaterdag	32	100	2	18	60

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 3 pagina's en 1 bijlage.



3. Gebruik van het crossterrein

Het crossterrein is door de gemeente verhuurd aan:

- de Stichting Eurocircuit Valkenswaard (autocross)
- de Motorsportstichting Valkenswaard (motorcross)

Van beide stichtingen is een opgave ontvangen van het gebruik van het terrein voor evenementen en trainingen. Ten voorbeeld ligt het jaar 1985.

3.1. Autocrossevenementen 1985

Rallycross wedstrijd	21.04.1985
Rallycross wedstrijd	12.05.1985
Rallycross wedstrijd	28.07.1985
Trainingsdag	17.08.1985
Rallycross wedstrijd	18.08.1985
Trainingsdag	12.10.1985
Rallycross wedstrijd	13.10.1985
Totaal dagen :	7

Urenverdeling trainings- en wedstrijddagen:

- training	10.00 - 11.30 uur :	1 uur 30 min.
- kwalifikatie	12.30 - 16.00 uur :	3 uur 30 min.
- finales	16.00 - 16.30 uur :	<u>0 uur 30 min.</u>
	subtotaal :	5 uur 30 min.
- mogelijke overschrijding		<u>1 uur 00 min.</u>
	totaal	6 uur 30 min.

3.2. Nevenevenementen autocross

a. Slip- en rallycursussen. Totaal dagen : 6

Urenverdeling:	11.00 - 14.00 uur :	3 uur 00 min.
	14.30 - 16.30 uur :	<u>2 uur 00 min.</u>
		5 uur 00 min.

b. Individueel gebruik : totaal 8

Urenverdeling	3 uur per dag
---------------	---------------

3.3. Motorcrossevenementen 1985

Trekker - trekwedstrijd	05.05.1985
Jeugd-regiomotorcross	26.05.1985
	27.05.1985
Grand Prix 500 cc	15.06.1985
	16.06.1985
Kerstmotorcross	26.12.1985

Urenverdeling motorcrosswedstrijddagen:

- training en kwalificatie's	10.00 - 12.00 uur:	2 uur 00 min.
- wedstrijd, kwalificatie's	13.00 - 15.00 uur:	2 uur 00 min.
- wedstrijd, finale's	15.15 - 16.45 uur:	<u>1 uur 30 min.</u>
		5 uur 30 min.
- overschrijding div. wedstrijden	raming	<u>1 uur 00 min.</u>
	totaal	6 uur 30 min.

3.4. Trainingen motorcross

Periode 1 maart tot 1 oktober : 8 maanden

Trainingstijden:

- woensdag 18.00 - 19.30 uur : 1 uur 30 min.
- zaterdag 14.00 - 17.00 uur : 3 uur 00 min.

Gemiddeld aantal rijders per trainingsdag : 20

3.5. Kartingbaan

Overwogen wordt op het verharde gedeelte van het autocrosscircuit een kartingbaan aan te leggen.

Over de aantallen karts en de bedrijfstijden bestaat nog geen zekerheid maar gedacht wordt aan:

- 6 à 10 karts
- periode: mei t/m september
- bedrijfstijd: bijv. 10.00 - 11.30 uur; 13.00 - 17.00 uur.
- totaal: 5 uur 30 min.

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.



Berekening Referentiesituatie en Gewenste situatie

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:

<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

R0XJ529R6cfa (19 februari 2021)

pagina 1/9

AERIUS CALCULATOR

Contact	Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
	Gerbrand Braaksma	Victoriedijk 8, 5551 TK Valkenswaard

Activiteit	Omschrijving	AERIUS kenmerk
	Eurocircuit	RcXJ5z9R6zf4

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
19 februari 2021, 14:50	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie		Situatie 1	Situatie 2	Vershil
	NOx	276,75 kg/j	340,04 kg/j	63,30 kg/j
	NH ₃	5,88 kg/j	5,76 kg/j	-0,12 kg/j

Resultaten Hectare met hoogste verschil (mol/ha/j)	Natuurgebied	Vershil
	Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux	+ 0,01

Toelichting Quickscan gewenste situatie

Locatie
Referentiesituatie



Emissie
Referentiesituatie

Bron Sector	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Motocross Wegverkeer Buitenwegen	-	170,10 kg/j
2 Rallycross Wegverkeer Buitenwegen	-	47,80 kg/j
3 Wegverkeer Wegverkeer Buitenwegen	5,88 kg/j	58,85 kg/j

Locatie Gewenste situatie



Emissie Gewenste situatie

Bron Sector	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Motocross Wegverkeer Buitenwegen	-	230,17 kg/j
2 Rallycross Wegverkeer Buitenwegen	-	50,00 kg/j
3 Wegverkeer Wegverkeer Buitenwegen	5,76 kg/j	59,88 kg/j

Resultaten
stikstof
gevoelige
Natura 2000
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hectare met hoogste verschil		Verschil	Verschil op (bijna) overbelaste hexagonen*
	Situatie 1	Situatie 2		
Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux	0,06	0,07	+ 0,01	

- * Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar geen sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten per habitatype
(mol/ha/j)

voor de 10 stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden met het hoogste resultaat

Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux

Habitatype	Hectare met hoogste verschil			Verschil op (bijna) overbelaste hexagonalen*
	Situatie 1	Situatie 2	Vershil	
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	0,06	0,07	+ 0,01	
H91Do Hoogveenbossen	0,06	0,08	+ 0,01	
H91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,06	0,07	+ 0,01	
H3160 Zure vennen	0,05	0,06	+ 0,01	
H3130 Zwakgebufferde vennen	0,04	0,05	+ 0,01	
H4030 Droge heiden	0,03	0,04	+ 0,01	
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	0,03	0,03	+ 0,01	
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,02	0,03	0,00	
H9190 Oude eikenbossen	0,02	0,02	0,00	
ZGH3160 Zure vennen	0,01	0,01	0,00	
H2330 Zandverstuivingen	0,01	0,01	0,00	
Lg09 Droog struisgrasland	0,01	0,01	0,00	
ZGH91EoC Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	0,01	0,01	0,00	-
ZGH91Do Hoogveenbossen	0,01	0,01	0,00	
H9999:136 Habitatype onbekend/onzeker KDW op basis meest kritische relevante type (H3130;H3140).	0,00	0,01	0,00	

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar geen sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie
(per bron)
Referentiesituatie



Naam **Motocross**
Locatie (X,Y) **157966, 371890**
NOx **170,10 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Eigen spec.	motocross	1,0 / jaar	NOx	170,10 kg/j



Naam **Rallycross**
Locatie (X,Y) **157625, 371910**
NOx **47,80 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Eigen spec.	Rallycross	1,0 / jaar	NOx	47,80 kg/j



Naam **Wegverkeer**
Locatie (X,Y) **157496, 371537**
NOx **58,85 kg/j**
NH₃ **5,88 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Eigen spec.	Wegverkeer	1.810,0 / jaar	NOx NH ₃	58,85 kg/j 5,88 kg/j

Emissie
(per bron)
Gewenste situatie



Naam **Motocross**
Locatie (X,Y) **157966, 371890**
NOx **230,17 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Eigen spec.	motocross	1,0 / jaar	NOx	230,17 kg/j



Naam **Rallycross**
Locatie (X,Y) **157625, 371910**
NOx **50,00 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Eigen spec.	Rallycross	1,0 / jaar	NOx	50,00 kg/j



Naam **Wegverkeer**
Locatie (X,Y) **157496, 371537**
NOx **59,88 kg/j**
NH₃ **5,76 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	36.300,0 / jaar	NOx NH ₃	59,88 kg/j 5,76 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS [versie 2020_20210209_2f032ce1a2](#)

Database [versie 2020_20210209_2f032ce1a2](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>

**Bijlage 9
Rapport Peutz
beoordeling
omgevings-
effecten
overige
scenario's**



Quicksan scenario's bestemmingsplan Eurocircuit



Quickscan scenario's bestemmingsplan Eurocircuit

opdrachtgever Gemeente Valkenswaard
rapportnummer EA 1040-6-RA-002
datum 16 april 2021
referentie FS/GB/DvdH/EA 1040-6-RA-002
verantwoordelijke ir. F.A.G.M. Schermer
opsteller G. Braaksma
+31 85 8228751
g.braaksma@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – nürnberg – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
2	Wet en regelgeving	7
2.1	Stikstofdepositie; Wet natuurbescherming	7
2.2	Luchtkwaliteit	8
2.3	Geluid	8
2.3.1	Algemeen	8
2.3.2	Geluidzonerings rally- en motocrosscircuit	8
2.3.3	Verleende Wet milieubeheervergunningen	10
2.3.4	Handreiking industrielawaai en vergunningverlening	10
2.4	Overige verenigingen	11
3	Scenario 1	12
3.1	Uitgangspunten	12
3.2	Stikstofdepositie	12
3.3	Luchtkwaliteit	12
3.4	Geluid	13
3.5	Beoordeling	13
4	Scenario 2	14
4.1	Uitgangspunten	14
4.1.1	Rallycrosscircuit	14
4.1.2	Motocrosscircuit	15
4.1.3	Wielervereniging	16
4.1.4	Fietscrossvereniging	16
4.1.5	Politiehondenvereniging	16
4.1.6	Schietvereniging Sint Martinusgilde	17
4.2	Stikstofdepositie	17
4.2.1	Algemeen	17
4.2.2	Referentiesituatie	18
4.2.3	Huidig legaal gebruik	19
4.2.4	Rekenresultaten	21
4.3	Luchtkwaliteit	22
4.3.1	Rallycrosscircuit	22
4.3.2	Motocrosscircuit	22
4.3.3	Wielervereniging	23
4.3.4	Fietscrossvereniging	23
4.3.5	Politiehondenvereniging	23

4.3.6	Schietvereniging	23
4.3.7	Rekenresultaten	24
4.4	Geluid	24
4.4.1	Bronvermogens rallycrosscircuit	24
4.4.2	Bronvermogens motocrosscircuit	26
4.4.3	Bronvermogens wielervereniging	28
4.4.4	Bronvermogens fietscrossvereniging	28
4.4.5	Bronvermogens politiehondenvereniging	28
4.4.6	Bronvermogens schietvereniging	29
4.4.7	Rekenresultaten langtijdgemiddelde beoordelingsniveau	29
4.4.8	Rekenresultaten maximale geluidniveaus	31
4.5	Beoordeling	33
4.5.1	Stikstofdepositie	33
4.5.2	Luchtkwaliteit	33
4.5.3	Geluid	34
5	Scenario 3	37
5.1	Uitgangspunten	37
5.2	Stikstofdepositie	37
5.2.1	Algemeen	37
5.2.2	Uitgangspunten	38
5.2.3	Rekenresultaten	38
5.3	Luchtkwaliteit	39
5.4	Geluid	39
5.5	Beoordeling	40
5.5.1	Stikstofdepositie	40
5.5.2	Luchtkwaliteit	40
5.5.3	Geluid	40
6	Scenario 5	41
6.1	Uitgangspunten	41
6.2	Stikstofdepositie	42
6.2.1	Algemeen	42
6.2.2	Berekeningen	42
6.2.3	Rekenresultaten	44
6.3	Luchtkwaliteit	44
6.4	Geluid	45
6.4.1	Bronvermogens	45
6.4.2	Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau	45
6.4.3	Rekenresultaten maximale geluidniveaus	48
6.5	Beoordeling	49
6.5.1	Stikstofdepositie	49
6.5.2	Luchtkwaliteit	50

6.5.3	Geluid	50
7	Samenvattende beoordeling	55

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Valkenswaard is een quickscan uitgevoerd in voorbereiding op het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan voor het Eurocircuit. Op het huidige gebied van dit bestemmingsplan bevinden zich de volgende terreinen (juridisch: "inrichtingen"), zie figuur 1 voor de locatie:

- een rallycrosscircuit (geëxploiteerd door de NRV).
- een motocrosscircuit (geëxploiteerd door MVV).
- een wielercrosscircuit (van wielervereniging TWC - de Kempen).
- een fietscrosscircuit (van fietscrossclub Valkenswaard Lion d'Or).
- een politiehondenvereniging (PHV 'de Verdediger').
- een schutterij (Sint Martinus gilde).

Voor het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan heeft de gemeente Valkenswaard vijf scenario's opgesteld voor het mogelijk toekomstig gebruik van het Eurocircuit terrein:

- scenario 1: "Omvormen terrein naar natuur";
- scenario 2: "Huidig feitelijk legaal gebruik";
- scenario 3: "Omvormen terrein tot leisure zone";
- scenario 4: "Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren";
- scenario 5: "Combinatie-scenario van huidig gebruik en leisure-activiteiten". In dit scenario wordt ook berekend wat het effect is van geluidswallen, zowel aan de noord- als zuidzijde van het terrein.

Voor alle bovenstaande scenario's worden de onderwerpen stikstofdepositie, luchtkwaliteit en geluid in de (woon)omgeving beschouwd. Voor scenario 4 "Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren" is al een eerste (quickscan) onderzoek uitgevoerd voor de onderwerpen geluid en stikstofdepositie. Hierbij zijn uitsluitend het rallycrosscircuit en het motocrosscircuit beschouwd. De resultaten van deze eerste quickscan zijn opgenomen in rapport EA 1040-4-RA-001 d.d. 22 februari 2021. Scenario 4 zal in dit vervolgonderzoek verder niet meer worden beschouwd.

De opbouw van het rapport is als volgt:

- in hoofdstuk 2 wordt per onderwerp (stikstofdepositie, luchtkwaliteit en geluid) de wet- en regelgeving beschreven die van toepassing is;
- in de hoofdstukken 3 tot en met 6 worden de afzonderlijke scenario's beschouwd. Hierbij wordt in elk hoofdstuk eerst een beschrijving gegeven van de uitgangspunten en daarna worden per onderwerp de resultaten van berekeningen gegeven. Elk hoofdstuk eindigt met een korte beoordeling per onderwerp.
- in hoofdstuk 7 wordt een samenvattend overzicht gegeven van de effecten. Hierbij wordt per scenario aangegeven of er sprake is van positieve of negatieve veranderingen ten opzichte van de huidige situatie.

2 Wet en regelgeving

2.1 Stikstofdepositie: Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (verder genoemd Wnb) in werking getreden. De Wnb biedt de juridische basis voor de vergunningverlening met betrekking tot te beschermen natuurgebieden. In het kader van een toets aan de Wnb wordt bepaald of bedrijfsactiviteiten (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaken op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Hiertoe dienen de mogelijke effecten op soorten, habitats van soorten en op habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen in beeld te worden gebracht.

Vanwege emissies van luchtverontreinigende stoffen is de storende factor "vermesting" en "verzuring" mogelijk relevant. Vermesting is de "verrijking" van ecosystemen met vooral stikstof en fosfaat, verzuring van bodem of water is een gevolg van de emissie van vervuulende gassen. De effecten van verzurende stoffen zijn niet altijd te scheiden van die van vermestende stoffen, omdat een deel van de verzurende stoffen ook vermestend werkt (aanvoer van stikstof).

Diverse habitattypen in de Natura 2000-gebieden zijn gevoelig tot zeer gevoelig voor vermesting en verzuring. De gevoeligheid wordt uitgedrukt in een kritische depositiewaarde (KDW) per habitatype. De kritische depositiewaarde is de grens waarboven niet langer op voorhand kan worden uitgesloten dat er een risico is dat de kwaliteit van het habitatype wordt aangetast als gevolg van verzurende en/of vermestende invloed van de atmosferische stikstofdepositie (N-depositie).

Ten behoeve van toetsing van de mogelijke effecten dient de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden vanwege de voorgenomen activiteiten derhalve gekwantificeerd te worden. Om een (significant) negatief effect uit te kunnen sluiten dient ingevolge de Wet Natuurbescherming aangetoond te worden dat er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie in nabijgelegen natura 2000-gebieden (<0,01 mol/ha/jr) ten opzichte van de referentiesituatie.

Om de bijdrage aan de stikstofdepositie ten gevolge van de diverse inrichtingen op en nabij het Eurocircuit te kunnen beoordelen wordt op basis van de NO_x-emissie een verspreidingsberekening uitgevoerd middels AERIUS Calculator (versie 2020 d.d. 16 december 2020).

In het geval van het Eurocircuit-terrein zijn de Natura 2000-gebieden "Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux", "Strabrachtse Heide & Beuven" en "Weerter- en Budelerbergen & Ringselven" van belang voor het onderwerp stikstofdepositie. In figuur 1 achter het rapport wordt de ligging van het gebied "Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux" ten opzichte van het Eurocircuit-terrein weergegeven.

2.2 Luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in paragraaf 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen.

De voor de luchtkwaliteit bepalende stoffen zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}). In tabel 2.1 zijn de grenswaarden voor deze stoffen gegeven. De overige in de Wet milieubeheer opgenomen stoffen vormen geen probleem meer in Nederland. Deze verbindingen worden dan ook niet nader beschouwd.

2.2.1 Grenswaarden conform Wet milieubeheer, bijlage 2

Stof	Type norm	Concentratie in µg/m ³
NO ₂	Jaargemiddelde	40
	Uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden	200
PM ₁₀	Jaargemiddelde	40
	Daggemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden	50
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25

2.3 Geluid

2.3.1 Algemeen

In het volgende worden eerst het kader (de wet- en regelgeving) en de uitgangspunten voor de berekeningen beschreven. Hierbij worden het zogenaamde "langtijdgemiddelde beoordelingsniveau" en het "maximale beoordelingsniveau" gehanteerd. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau is het gemiddelde geluidniveau over de dag- of avondperiode, die respectievelijk lopen van 07.00 tot 19.00 uur en van 19.00 tot 23.00 uur. Hierbij wordt gecorrigeerd voor (gemiddelde) weersomstandigheden en de tijdsduur dat het geluidniveau optreedt gedurende deze betreffende periode. Bij het maximale geluidniveau gaat het om kortdurende geluidpieken.

2.3.2 Geluidzoning rally- en motocrosscircuits

In figuur 1 achter dit rapport is de ligging van de verschillende inrichtingen weergegeven met de beschouwde rekenposities 1 tot en met 12.

In bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor) worden categorieën van inrichtingen aangewezen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken (voorheen A-inrichtingen genoemd). Het betreft hier onder andere inrichtingen die bestemd 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 of meer opengesteld zijn (categorie 19.1 en 19.2 in bijlage I, onderdeel

C van het Bor). Rondom een dergelijke inrichting dient een geluidzone te worden vastgesteld zoals omschreven in hoofdstuk 5 van de Wet geluidhinder (Wgh). De geluidzone is niet op een plankaart vermeld.

In 1993 is een wijziging van de Wet geluidhinder in werking getreden, die voorziet in de totstandkoming van een geluidzone van rechtswege indien op 1 juli 1993 geen zone was vastgesteld. De zonegrens wordt hierbij bepaald door de geluidbelasting ten gevolge van de inrichting op 1 juli 1993.

Door DGMR Raadgevende Ingenieurs B.V. is in het kader van een zoneringsonderzoek een inventariserend akoestisch onderzoeksrapport opgesteld d.d. 28 oktober 1985 (kenmerk M.85.002.), waarin de geluidbelasting in de woonomgeving van het Eurocircuit (zowel autorally als motocross) in beeld is gebracht. In dit onderzoek van DGMR zijn geluidcontouren berekend rondom respectievelijk het rallycrosscircuit en het motocrosscircuit. Voor het rallycrosscircuit geldt dat de maatgevende 50 dB(A)-contour in het DGMR-rapport is vastgesteld op basis van metingen en berekeningen voor een rallycrosswedstrijd op 21 april 1985.

Uit de overzichten van de aan de wedstrijden deelnemende voertuigen volgt dat er aan rallycrosswedstrijden rond de peildatum (1 juli 1993) circa 73 voertuigen deelnamen, ten opzichte van 43 voertuigen die deelnamen aan de wedstrijd op 21 april 1985 (waarop de 50 dB(A)-contour in het DGMR-rapport betrekking had). Deze toename in aantal voertuigen (van 43 naar 73) correspondeert met een verhoging van het geluidniveau van circa 2 dB(A). De reglementair toegestane geluidproductie per auto is in de periode tussen 1985 en 1993 met 2 dB(A) verlaagd. Het is derhalve verdedigbaar om te stellen dat de 50 dB(A)-contour uit het DGMR-rapport uit 1985 overeenkomt met de 50 dB(A)-contour tijdens een rallycrosswedstrijd rond de peildatum (1 juli 1993). Deze 50 dB(A)-contour geeft derhalve de ligging aan van de geluidzone van rechtswege. De geluidzone van rechtswege is in blauw aangegeven in figuren 2 tot en met 6 achter dit rapport.

Noot:

Tot dusverre is ervan uitgegaan dat in elk geval voor het rallycrosscircuit zou moeten worden getoetst aan een geluidzone (openstellingsduur meer dan 8 uur per week). jurisprudentie bij de Raad van State (bijvoorbeeld zaaknr. 200600350/1 d.d. 21 februari 2007) geeft aan dat het niet is toegestaan bij geluidgezoneerde circuits een uitzondering te maken voor de incidentele bedrijfssituatie als het gaat om toetsing aan de geluidzone. Dit betekent dat voor het rallycrosscircuit ook de meest luidruchtige wedstrijden dienen te worden getoetst aan de zonegrens.

Ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan kan daarom worden overwogen om een nieuwe (kleinere) 50 dB(A)-contour voor de geluidzone vast te stellen op basis van de huidige meest luidruchtige rallycrosswedstrijd. Als alternatief zou er in het nieuwe bestemmingsplan helemaal geen geluidzone meer kunnen worden opgenomen. In dit geval geldt dat ook het rallycrosscircuit zal moeten voldoen aan een openstellingsduur van ten hoogste 8 uur per week, met uitzondering van ten hoogste drie weekenden per jaar.

Voor scenario 4 ("Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren"), met 6 wedstrijdweekenden per jaar, zou dit geen optie zijn en zou dus wel een geluidzone moeten worden opgenomen. Voor scenario's 2 en 5 zou wel het gehele Eurocircuit kunnen worden gedezoneerd.

Voor het motocrosscircuit geldt dat er voor alle beschouwde scenario's sprake is van een openstellingsduur van minder dan 8 uur per week (m.u.v. 3 wedstrijdweekenden per jaar). Dit betekent dat voor het motocrosscircuit in de toekomst geen rekening hoeft te worden gehouden met een (nieuwe) geluidzone.

2.3.3 Verleende Wet milieubeheervergunningen

Voor de activiteiten op het rallycrosscircuit is aan de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) in augustus 1993 (dus na de peildatum) een oprichtingsvergunning Wet milieubeheer en in 1999 een veranderingsvergunning Wet milieubeheer verleend. In de Wm-vergunning uit 1993 is vermeld dat het niet is toegestaan om de inrichting – uitgezonderd voor ten hoogste drie weekenden per kalenderjaar in verband met ruimere openstellingstijden met het oog op het houden van wedstrijden of het voorbereiden van zodanige wedstrijden – acht uren per week of meer open te stellen.

In de Wm-vergunning uit 1993 zijn geen geluidvoorschriften opgenomen die de geluidniveaus ter hoogte van woningen limiteren tijdens circuitgebruik in de dagperiode.

Ter volledigheid kan worden vermeld dat voor de activiteiten op het motocrosscircuit aan de Motorsport Stichting Valkenswaard (MSV) in augustus 1993 (dus na de peildatum) een oprichtingsvergunning (Wet milieubeheer) is verleend. Ook in deze Wm-vergunning is opgenomen dat het niet is toegestaan om de inrichting – uitgezonderd voor ten hoogste drie weekenden per kalenderjaar in verband met ruimere openstellingstijden met het oog op het houden van wedstrijden of het voorbereiden van zodanige wedstrijden – acht uren per week of meer open te stellen. In het onderzoek wordt ervan uitgegaan dat het motocrosscircuit niet wordt getoetst aan de ligging van de geluidzone van rechtswege, maar aan reguliere grenswaarden die ook worden gebruikt voor normale vergunningplichtige bedrijven, die niet onder de Wet geluidhinder vallen. Deze normstelling wordt beschreven in de volgende paragraaf.

2.3.4 Handreiking industrielawaai en vergunningverlening

Naast het formele kader, dat voor het rallycrosscircuit wordt gevormd door de Wet geluidhinder, kan bij vergunningverlening worden gekeken naar de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (hierna te noemen Handreiking) welke d.d. 21 oktober 1998 is verstuurd aan de besturen van provincies en gemeenten en dan ook sinds die datum van kracht is.

In tabel 2.2 is ten aanzien van de equivalente geluidniveaus een overzicht gegeven van de richtwaarden voor woonomgevingen conform de Handreiking.

2.2 Richtwaarden ten aanzien van equivalente geluidniveaus voor woonomgevingen

Aard van de omgeving	Aanbevolen richtwaarden in dB(A)		
	Dag	Avond	Nacht
Landelijke omgeving	40	35	30
Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
Woonwijk in stad	50	45	40

Voor maximale geluidniveaus gemeten in meterstand 'fast' voor de gevels van woningen gelden grenswaarden voor de dag-, avond- en nachtperiode van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A). De eerste en laatstgenoemde waarden mogen in bepaalde gevallen (bijvoorbeeld indien de niveaus niet met haalbare maatregelen kunnen worden gereduceerd tot 70 dB(A)) met 5 dB(A) worden overschreden.

Gezien de ligging van het rallycrosscircuit zouden de gebiedstyperingen 'Landelijke omgeving' (voor de woningen aan de Victoriedijk en Weerderdijk), met een richtwaarde van 40 dB(A) of 'Rustige woonwijk, weinig verkeer' (voor de woonwijk Lage Heide), met een richtwaarde van 45 dB(A) uit tabel 2.2 van toepassing kunnen zijn.

Conform de Handreiking kan ontheffing worden verleend voor incidentele bedrijfssituaties (12 keer per jaar, maximaal gedurende een etmaal per keer) die meer geluid veroorzaken dan de activiteiten zoals omschreven in de representatieve bedrijfssituatie.

2.4 Overige verenigingen

De overige vier verenigingen zijn qua geluidproductie ondergeschikt aan het geluid vanaf de crosscircuits. Volledigheidshalve zal het geproduceerde geluid voor deze verenigingen wel worden beschouwd. Hierbij zal alleen de voor het geluid naar de omgeving meest relevante activiteit worden berekend, waarbij tevens rekening wordt gehouden met het geluid van de motorvoertuigen op het terrein. Als toetsingskader wordt hierbij voor de wielervereniging, fietscrossvereniging en politiehondenvereniging aangesloten bij de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer voor niet-vergunningplichtige bedrijven. Deze grenswaarden bedragen 50, 45 en 40 dB(A) voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Aeq,T}$) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode en 70, 65 en 60 dB(A) voor het maximale geluidniveau in respectievelijk de dag-, avond en nachtperiode.

Voor de schietvereniging dient formeel aangesloten te worden bij de grenswaarden voor een buitenschietbaan uit het Activiteitenbesluit milieubeheer $B_{L,dan}$. In voorliggend rapport wordt niet direct hierbij aangesloten, maar wordt ter indicatie het verwachte maximale geluidniveau (L_{Amax}) ter hoogte van de toetsposities beschouwd en getoetst aan de grenswaarde voor het maximale geluidniveau van 70 dB(A) in de dagperiode.

3 Scenario 1

3.1 Uitgangspunten

In scenario 1 zullen de bestaande verenigingen plaats maken voor de natuur. De landschappelijke waarden van het gebied worden hersteld, waardoor de aanwezige verenigingen hun huidige activiteiten niet langer op het Eurocircuit kunnen ontplooiën. Om tot deze eindsituatie te komen, waarin het gebied volledig is hersteld, zullen er sloop- en grondverzetswerkzaamheden plaatsvinden. In de onderstaande paragrafen wordt kwalitatief ingegaan op de gevolgen van deze werkzaamheden voor stikstofdepositie, luchtkwaliteit en geluid.

3.2 Stikstofdepositie

Relevant voor de stikstofemissie zijn de werkzaamheden ten behoeve van het omvormen van het terrein naar natuur evenals stikstofemissie ten gevolge van de vervoersbewegingen van recreanten in de fase daarna (de gebruiksfase). Het omvormen van het terrein zal grond en sloopwerkzaamheden omvatten ten behoeve van het verwijderen van aanwezige bebouwing en de bestaande infrastructuur (o.a. verhard oppervlak). Hierbij wordt onder andere gebruik gemaakt van shovels en kiepwagens om het sloopafval te verwijderen.

Voor de sloopactiviteiten wordt ervan uitgegaan dat de werkzaamheden circa 320 werktuiguren kosten. Dit kan worden geïnterpreteerd als 8 weken van 40 uur met één werktuig of meerdere werktuigen voor een kortere periode. Ten behoeve van de afvoer van het sloopafval wordt uitgegaan van één of meerdere kiepwagens die gedurende de gehele sloopfase aanwezig zijn. In tabel 3.1 wordt op basis van materieelinzet de stikstofemissie ten gevolge van de sloopfase bepaald.

3.1 Stikstofdepositie ten gevolge van sloopwerkzaamheden

Materieel	Milieutype	Inzet in uren	Stikstofemissie in gr/kWh	Vermogen in kW	deellastfactor	Stikstofemissie in kg/
Graafmachine	Stage 4	320	0,4	295	0,6	22,7
Auto 10x4	Euro 6	320	0,46	375	0,5	27,6
Totaal:						50,3

3.3 Luchtkwaliteit

Ten gevolge van de werkzaamheden zal tevens emissie plaatsvinden van NO_x fijnstof (PM_{10}) en ultrafijnstof ($PM_{2,5}$). Vanwege de relatief beperkte inzet van materieel, in combinatie met de korte periode dat dit materieel wordt ingezet, zal deze emissie echter niet leiden tot

overschrijdingen van de (jaargemiddelde) grenswaarden zoals gesteld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

3.4 Geluid

Ten behoeve van de sloop- en grondverzetswerkzaamheden op het Eurocircuitterrein zal er gedurende enkele weken divers rollend materieel worden ingezet. Ten gevolge van deze inzet zal er in deze periode geluidemissie naar de omgeving plaatsvinden. Globaal wordt hierbij rekening gehouden met ten hoogste 4 werktuigen tegelijkertijd, verdeeld over het gehele terrein met een gemiddeld bronvermogen (tijdens graafwerkzaamheden en stationair draaien) van circa 100 dB(A) per stuk op het terrein gedurende circa 10 uur in de dagperiode. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau tijdens de werkzaamheden bedraagt in dit geval ten hoogste circa 36 dB(A) ten gevolge van de werkzaamheden met graafmachines. Tevens zullen er nog enige verkeersbewegingen door personenwagens en vrachtwagens plaatsvinden, maar naar verwachting zal dit niet leiden tot significant hogere langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus.

3.5 Beoordeling

Knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit of geluid worden in scenario 1 niet verwacht. Met betrekking tot het aspect stikstofdepositie geldt dat de stikstofemissie ten gevolge van de sloopwerkzaamheden ondergeschikt is aan de stikstofemissie in de overige scenario's waardoor negatieve effecten ten gevolge de stikstofdepositie bij voorbaat kunnen worden uitgesloten.

4 Scenario 2

4.1 Uitgangspunten

In scenario 2 wordt uitgegaan van de huidige legale bedrijfsvoering van de op het Eurocircuitterrein gevestigde inrichtingen. De activiteiten van de inrichtingen voor dit scenario worden in de volgende paragrafen beschreven op basis van informatie vanuit de gemeente Valkenswaard en contactpersonen bij de verschillende verenigingen. In de volgende paragrafen worden de uitgangspunten met betrekking tot activiteiten op de verschillende inrichtingen, kentallen voor stikstofdepositie en luchtkwaliteit en bronvermogens voor geluid beschreven. In de overige scenario's zullen alleen de (ten opzichte van scenario 2) gewijzigde of aangevulde gegevens worden vermeld.

4.1.1 Rallycrosscircuit

Voor het rallycrosscircuit wordt uitgegaan van activiteiten met een openstellingsduur van het circuit voor het rijden met gemotoriseerde voertuigen van minder dan 8 uur per week en maximaal 3 weekendwedstrijden per jaar (waarin er meer dan 8 uur per week wordt gereden). De nadere invulling hiervan is als volgt:

- Nationale en internationale kampioenschappen. Het gaat hierbij om 3 tweedaagse evenementen in het weekend.
- NK-wedstrijden (ééndaags), op 6 dagen per jaar.
- Clubkampioenschappen (ééndaags) op 6 dagen per jaar.
- Vrije trainingsdagen (ééndaags), 12 keer per jaar. Aan dergelijke trainingsdagen wordt deelgenomen door leden van de NRV.
- Opleidingsdagen (ééndaags), 12 keer per jaar. Het gaat hierbij om cursusdagen voor rallylicenties.
- Team testdagen (ééndaags), 10 keer per jaar.

In tabel 4.1 zijn de te beschouwen activiteiten opgenomen, met een nadere specificatie van het circuitgebruik.

4.1 Gebruiksintensiteit rallycrosscircuit scenario 2

Omschrijving	Aantal	Duur van	Gemiddeld aantal	Aantal manches	Aantal	Aantal ronden	
	evenementen per	evenement in	deelnemers per	per deelnemer	ronden per	Totaal	Per dag
	jaar	dagen	dag		manche	(= km)	
Nationale en internationale kampioenschappen	3	2	65	7	4	10.920	1.820
NK-wedstrijden	6	1	65	7	4	10.920	1.820
Clubkampioenschappen	6	1	50	7	4	8.400	1.400
Vrije trainingsdagen	12	1	50	15	4	36.000	3000
Opleidingsdagen	12	1	15	10	2	3.600	300
Team testdagen	10	1	2	1	50	1.000	100

Uit tabel 4.1 volgt dat voor de eerste drie categorieën (wedstrijden en vrije trainingsdagen) geldt dat er sprake is van een relatief groot aantal deelnemers. Dit resulteert in een hoog aantal gereden ronden (of kilometers) per dag (1.400 tot 3.000 ronden/km's, zie de meest rechtse kolom).

De overige categorieën (opleidingsdagen, team testdagen en demodagen) hebben een lagere gebruiksintensiteit, dat wil zeggen minder deelnemers en een lager aantal ronden per deelnemer. Dit resulteert in een veel lager aantal ronden (of gereden kilometers) per dag (100 tot 400 ronden/km's, zie de meest rechtse kolom).

4.1.2 Motocrosscircuit

Voor het motocrosscircuit wordt in dit scenario eveneens uitgegaan van minder dan 8 uur per week trainen (verdeeld over 2 trainingsdagen) en 3 wedstrijdweekenden per jaar (met meer dan 8 uur per week crossen). De nadere invulling hiervan is als volgt:

- De Grand Prix voor motocross, als tweedaags weekend-evenement.
- Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden). Het gaat hierbij om 2 tweedaagse evenementen in het weekend.
- Twee ééndaagse wedstrijden (DMX, Enduro), verreden onder de reguliere openingstijden.
- Een jeugdwedstrijd (ééndaags), verreden onder de reguliere openingstijden.
- Motocrosstrainingen op twee dagen per week, gedurende 35 weken per jaar.
- Testdagen voor terreinwagens (4 x 4) (ééndaags), 8 keer per jaar.

In tabel 4.2 zijn de beschouwde activiteiten opgenomen. In de laatste kolom van deze tabel is het aantal crossuren per dag gegeven. Een crossuur is hierbij gelijk aan 1 motor die gedurende 1 uur op de baan rijdt of bijvoorbeeld 3 motoren die ieder 20 minuten op de baan rijden. Tijdens een crosstraining worden (jaar)gemiddeld circa 70 crossuren verreden per training. Hierbij geldt dat er in het voorjaar doorgaans meer deelnemers zijn voor een training, tot maximaal 100, terwijl er in de zomer en het najaar sprake is van (gemiddeld) een kleiner aantal deelnemers. Voor de berekeningen van stikstofdepositie wordt uitgegaan van 70 trainingen per jaar met gemiddeld 70 crossuren per training. Voor geluid wordt uitgegaan van 100 crossuren per trainingsdag; de berekende geluidcontouren gelden dus voor de meest drukbezochte trainingen.

t4.2 Gewenste gebruiksintensiteit motocrosscircuit (MVV)

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal deelnemers per dag	Aantal manches per deelnemer	Tijdsduur manche	Aantal crossuren per dag
Grand Prix voor motocross	1	2	240	3	30	360
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	2	200 (4 klassen van 50)	3	30	300
Eéndaagse wedstrijden (DMX, Enduro)	2	1	150 (3 klassen van 50)	2	30	150
Jeugdwedstrijd	1	1	280 (7 klassen van 40)	1	15	70
Trainingsdagen	35	2 per week	70	1	60	70
Testdagen terreinwagens (4 x 4)	8	1	40	1	240	160

Voor het motocrosscircuit geldt dat de tweedaagse weekend-wedstrijden gepaard zullen gaan met de hoogste geluidbelasting. De testdagen voor terreinwagens zijn (in vergelijking met de motocross-activiteiten) nauwelijks relevant.

4.1.3 Wielervereniging

Door TWC De Kempen worden trainingen en wedstrijden georganiseerd, waaronder vijf grote landelijke wedstrijden per jaar, waarbij tot maximaal circa 500 toeschouwers aanwezig kunnen zijn. In tabel 4.3 worden de verschillende activiteiten van TWC De Kempen samengevat, inclusief de gemiddelde aantallen deelnemers en toeschouwers per activiteit.

t4.3 Overzicht activiteiten TWC De Kempen

Omschrijving	Aantal keer per jaar	Deelnemers per dag	Toeschouwers per dag	Motorvoertuigen
Interclub wedstrijden (veld en weg)	5	75	125	80
Jeugdwedstrijd	2	200	300	300
Tijdrit	1	150	250	150
Clubkampioenschappen	1	100	250	150
Veldrijdag	2	200	400	225
Trainingen	143	40	40	30

4.1.4 Fietscrossvereniging

Door Fietscrossvereniging Lion d'Or worden trainingen en wedstrijden georganiseerd, waaronder een regionale wedstrijd en een interclubwedstrijd. Daarnaast worden gemiddeld 6 clubwedstrijden per jaar georganiseerd en wordt er wekelijks gedurende maximaal 5 uur getraind. In tabel 4.4 worden de verschillende activiteiten van Lion d'Or samengevat, inclusief gemiddelde aantallen deelnemers en toeschouwers per activiteit.

t4.4 Overzicht activiteiten Lion d'Or

Omschrijving	Aantal keer per jaar	Deelnemers per dag	Toeschouwers per dag	Motorvoertuigen
Regiowedstrijd	1	200	200	200
Clubwedstrijd	6	50	50	50
Interclubwedstrijd	1	200	150	150
Trainingen	120	20	20	20

4.1.5 Politiehondenvereniging

Politiehondenvereniging De Verdediger maakt gedurende het gehele jaar circa drie keer per week gebruik van het terrein voor trainingen. Daarnaast kunnen er keuringsdagen worden georganiseerd op het terrein, waarbij gemiddeld 10 deelnemers en 50 toeschouwers aanwezig zijn. Deze dagen zullen doorgaans niet meer dan één à twee keer per jaar worden georganiseerd. Auto's worden geparkeerd bij TWC De Kempen.

4.5 Overzicht activiteiten PHV De Verdediger

Omschrijving	Aantal keer per jaar	Deelnemers per dag	Toeschouwers per dag	Motorvoertuigen
Trainingen	156	8	0	8
Keuringdag	1	10	50	30

4.1.6 Schietvereniging Sint Martinusgilde

Schietvereniging Sint Martinusgilde maakt ten behoeve van schiettrainingen eens per twee weken met 15 deelnemers gebruik van het schietterrein aan de Monseigneur Smetsstraat 46. Daarnaast wordt het terrein eens per jaar gebruikt voor het evenement Kempenschieten. Bij dit evenement is sprake van circa 150 deelnemers.

4.6 Overzicht activiteiten Schietvereniging Sint Martinusgilde

Omschrijving	Aantal keer per jaar	Deelnemers per dag	Toeschouwers per dag	Motorvoertuigen
Kempenschieten	1	150	0	150
Trainingen	24	10	0	10

4.2 Stikstofdepositie

4.2.1 Algemeen

De activiteiten relevant voor de emissie van stikstofdepositie betreffen het rijden met motorvoertuigen op respectievelijk het motocrosscircuit en rallycrosscircuit evenals de verkeersaantrekkende werking van alle inrichtingen. Aangetoond dient te worden dat de stikstofdepositie in de huidige situatie niet is toegenomen ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is in dit onderzoek de situatie ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan. Voor het motocross- en rallycrosscircuit is de referentiesituatie vastgesteld en opgenomen in paragraaf 4.2.2. Voor de overige inrichtingen geldt dat het vaststellen van de referentiesituatie nog niet is gebeurd. Complicerende factor hierbij is dat er voor delen van het terrein geen bestemmingsplan geldt.

In dit rapport wordt voor de volgende inrichtingen geen referentiesituatie beschouwd:

- Wielercross (TWC de Kempen).
- Fietscrossparcours (Lion d'Or).
- Politiehondenvereniging (de Verdediger).
- Schutterij (Sint Martinus gilde).

Dit betekent dat de toename van stikstofdepositie ten gevolge van deze inrichtingen wordt berekend ten opzichte van een nul-emissie. De berekening moet daarom worden beschouwd als "worst-case".

4.2.2 Referentiesituatie

Rallycross

In de referentiesituatie vonden de volgende activiteiten plaats:

- Eendaagse rallycrosswedstrijden;
- Individueel gebruik (1-daags).

Op basis van het akoestisch onderzoek van DGMR uit 1985 is het aantal verreden ronden en het aantal crossuren voor respectievelijk het rallycrosssterrein en het motocrosssterrein bepaald.

Voor de activiteiten met niet-gekenkende voertuigen (eendaagse wedstrijden en individueel gebruik) wordt een emissiefactor van 3,2 gram NO_x per kilometer aangehouden. Dit emissiekental is gebaseerd op een onderzoek naar de milieuaspecten van het racecircuit "Altamont Motorsports Park" uit juli 2008. Hier zijn emissiekentallen voor Amerikaanse auto's uit de periode 1965 – 1970 aangehouden. In deze periode werden nog geen katalysatoren toegepast en was sprake van een relatief hoog brandstofverbruik (> 15 l per 100km), vergelijkbaar met die van de auto's op het circuit. Op basis van het aantal evenementen per jaar, het aantal verreden ronden en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het rallycrosscircuit ten tijde van de referentiesituatie afgeleid. Deze is samengevat in de onderstaande tabel 4.7.

4.7 NO_x-emissie ten gevolge van de referentiesituatie van het Rallycrosscircuit

Omschrijving	Aantal evenementen per	Aantal ronden per dag	NO _x -emissie in gram/km	NO _x -emissie in kg/jaar
	jaar			
Eendaagse rallycrosswedstrijd	7	1680	3,2	37,6
Individueel gebruik (1-daags)	8	400	3,2	10,2
			Totaal:	47,8

Motocross

In eerder onderzoek is reeds afgeleid dat ten tijde van de peildatum de volgende activiteiten plaatsvonden:

- Grand Prix voor motocross;
- Eendaagse wedstrijden;
- Trainingen op woensdag;
- Trainingen op zaterdag.

Ook voor crossmotoren geldt dat voor het referentiejaar (1986) geen exacte emissiekentallen voorhanden zijn. Uitgegaan is van een conservatieve aanname door uit te gaan van emissiekentallen voor het jaar 2003 zoals opgenomen in de handleiding CAR II v4 van TNO voor stagnerende verkeerscondities. Hierbij is sprake van een NO_x-emissie van 0,81 gr/km. Verder wordt uitgegaan van een gemiddelde rijnsnelheid van 50km/u. De NO_x-emissie per verreden crossuur bedraagt hiermee derhalve 40,5 gram.

Op basis van het aantal evenementen per jaar, het aantal crossuren en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het motocrosscircuit ten tijde van de referentiesituatie afgeleid. Deze is samengevat is in onderstaande tabel 4.8.

4.8 NO_x-emissie ten gevolge van de referentiesituatie van het Motocrosscircuit

Omschrijving	Aantal dagen per jaar	Aantal crossuren per dag	NO _x -emissie in gram per	NO _x -emissie in kg per
			crossuur	jaar
Grand Prix voor motocross (weekend)	2	360	40,5	29,2
Eendaagse wedstrijd	4	150	40,5	24,3
Training woensdag	32	30	40,5	38,9
Training zaterdag	32	60	40,5	77,8
			Totaal:	170,1

Verkeersaantrekkende werking

Met betrekking tot het bezoekend verkeer ten tijde van de peildatum voor de referentiesituatie (1986) wordt op jaarbasis uitgegaan van circa 18.100 bezoekers die met de auto het motocross- en rallycrosscircuit aandoen. Hierbij wordt uitgegaan van van emissiekentallen voor het jaar 2003 zoals opgenomen in de handleiding CAR II v4 van TNO voor buitenwegen. De NO_x-emissie voor buitenwegen bedraagt 0,5 gr/km. De totale NO_x-emissie komt hiermee uit op ca. 60 kg per jaar.

4.2.3 Huidig legaal gebruik

Rallycross

Voor de bepaling van de emissie ten gevolge van het rijden op de baan is gebruik gemaakt van emissiekentallen afkomstig van het RIVM¹. Vanwege het relatief hoge motortoerental bij circuitgebruik en het groter aantal optrek- en rembewegingen ten opzichte van normaal wegverkeer ligt de vergelijking met emissiekentallen van wegverkeer voor vrij doorstromende (snel)wegen niet voor de hand. Derhalve is aansluiting gezocht bij een emissiekental dat betrekking heeft op stagnerend verkeer op niet snelwegen met een NO_x-emissie van 0,435 g/km per voertuig. Dit emissiekental is hiermee hoger dan het emissiekental van de RIVM voor snelwegverkeer van 0,376 g/km per voertuig.

De emissiekentallen van het RIVM voor wegverkeer zijn gebaseerd op een aandeel dieselveertuigen van meer dan 20%². De NO_x-emissie van dieselveertuigen ligt vele malen hoger dan bij benzinevoertuigen, zoals als ook blijkt uit de factsheets van TNO³. Op het rallycrosscircuit wordt hoofdzakelijk met benzinemotoren gereden, het aandeel verreden kilometers op het het circuit met dieselveertuigen bedraagt minder dan 1%. Hieruit volgt dat het gehanteerde emissiekental dat betrekking heeft op stagnerend verkeer op niet

1 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/03/13/emissiefactoren-voor-snelwegen-en-niet-snelwegen-2020>.

2 Zie hiervoor ook TNO-rapport | TNO 2019 R10825v2 | 25 juli 2019.

3 Zie TNO Factsheets brandstoffen voor het wegverkeer — Kenmerken en perspectief | Juni 2014.

snelwegen van het RIVM als een overschatting is voor de NO_x-emissie van het betreffende circuitgebruik. Verder wordt uitgegaan van een (worst-case) aanname dat gedurende de vrije trainingsdagen 10% van de deelnemende voertuigen niet over een werkende katalysator beschikt. Voor dit aandeel wordt uitgegaan van de eerder genoemde NO_x-emissie van 3,2 gr/km.

Op basis van het evenementen per jaar, het aantal verreden ronden en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het rallycrosscircuit voor de huidige situatie afgeleid. Deze is samengevat in onderstaande tabel 4.9.

t4.9 Rallycross

Omschrijving	Aantal evenementen	Duur van evenement	Aantal ronden per	NO _x -emissie in gram/	NO _x -emissie in
	per jaar	in dagen	dag	km	kg/Jaar
Nationale en internationale kampioenschappen	3	2	1820	0,435	4,8
Nationale kampioenschappen	6	1	1820	0,435	4,8
Clubkampioenschappen	6	1	1680	0,435	4,4
Vrije trainingsdagen	12	1	3000	0,712	25,6
Opleidingsdagen	12	1	300	0,435	1,5
Team testdagen	10	1	100	0,435	0,4
				Totaal:	41,6

Motocross

Voor de bepaling van de emissie ten gevolge van het rijden op het motocrosscircuit is gebruik gemaakt van emissiekentallen afkomstig van het RIVM. Er is gebruik gemaakt van het emissiekental dat betrekking heeft op stagnerend verkeer op niet snelwegen met een NO_x-emissie van 0,435 g/km per voertuig voor zowel de crossmotoren als de terreinwagens. Hierbij is sprake van een NO_x-emissie van 0,81 gr/km. Verder wordt uitgegaan van een gemiddelde rijsnelheid van 50 km/u voor de motocross. Bij de testdagen met terreinwagens wordt een gemiddelde snelheid van 10 km/u aangehouden. Op grond van het voorgaande bedraagt de NO_x-emissie per verreden crossuur 21,8 gram en 4,4 gram voor respectievelijk de motocrossactiviteiten en de testdagen met terreinwagens.

Op basis van het aantal evenementen per jaar, het aantal crossuren en de beschreven emissiekentallen is de totale emissie voor het motocrosscircuit afgeleid. Deze is samengevat in onderstaande tabel 4.10.

4.10 Motocross

Omschrijving	Aantal evenementen per jaar	Duur van evenement in dagen	Aantal crossuren per dag	NO _x -emissie in gram per crossuur	NO _x -emissie in kg per jaar
Grand Prix voor motocross	1	2	360	21,8	15,7
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2	2	300	21,8	26,1
Eendaagse wedstrijden (DMK, Enduro)	2	1	150	21,8	6,5
Jeugdwedstrijd	1	1	70	21,8	1,5
Trainingsdagen	35	2 per weekenden	70	21,8	106,6
Testdagen terreinwagens (4 x 4)	8	1	800	4,4	28,2
Totaal:					184,6

Verkeersaantrekkende werking

Behalve het rijden van voertuigen op de circuits is ook is de NO_x-emissie ten gevolge van bezoekend verkeer beschouwd voor de huidige situatie. In de berekeningen zijn de bezoekers meegenomen tijdens de wedstrijden en de trainingen.

Afhankelijk van het type dag is het aantal bezoekersvoertuigen dat de inrichtingen aandoet bepaald. In de onderstaande tabel 4.11 is het aantal voertuigen dat op jaarbasis de verschillende inrichtingen aandoet weergegeven. Voor de berekeningen zijn de emissiekentallen uit AERIUS Calculator voor wegverkeer op buitenwegen gebruikt.

4.11 Aantal voertuigen op jaarbasis en gevolge van bezoekend verkeer

Inrichting	Bezoekersvoertuigen per jaar
Rallycrosscircuit (NRV).	17.000
Motocrosscircuit (MNV).	14.900
Welerparcours (TWC- de Kempen).	6.340
Fietscrossparcours (Lien 'd Or).	3.050
Politiëhondenvereniging (de Verdiediger).	1248
Schutterij (Sint Martinus gilde).	350
Totaal:	42.928

4.2.4 Rekenresultaten

Om de bijdrage aan de stikstofdepositie ten gevolge van het huidig legaal gebruik te kunnen beoordelen is op basis van de NO_x-emissie een verspreidingsberekening uitgevoerd middels AERIUS Calculator (versie 2020). In tabel 4.3 zijn de resultaten van de berekening samengevat.

14.12 Bijdrage NOx-emissie huidig legaal gebruik

Natura 2000-gebied	Stikstofdepositie in mol/ha/jr
Leenderbos, Grote Heide & De Plateaux	0,00
Strabrechtse Heide & Beuven	0,00
Weenter- en Budelerbergen & Ringselven	0,00

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Rallycrosscircuit

De emissie van NO₂, fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) is gebaseerd op kentallen van de publicatie van het RIVM "emissiefactoren voor snelwegen en niet-snelwegen" d.d. maart 2020.

Het kental van fijnstof ten gevolge van zandverstuiving bij het motocrossen is gebaseerd op rapport "2005-0226-L-V/17 april 2006". Voor het fietscrossen is hetzelfde kental gehanteerd, verminderd met een factor (15/50^{0,75}) voor het verschil in snelheid en een factor 0,5 vanwege het gebruik van dunnere banden.

Voor de rallycross wordt een bedrijfstijd van 8 uur (09.00 – 17.00 uur) op de zaterdag gehanteerd.

14.13 Gehanteerde emissiekentallen voor rallycross

Omschrijving	Aantal ronden per jaar (=km)	Kental NO _x [g/km]	Kental PM ₁₀ [g/km]	Kental PM _{2,5} [g/km]
Nationale kampioenschappen	10920	0,435	0,032	0,011
Internationale kampioenschappen	10920	0,435	0,032	0,011
Clubkampioenschappen	10080	0,435	0,032	0,011
Vrije trainingdagen	36000	0,712	0,032	0,011
Opleidingsdagen	3600	0,435	0,032	0,011
Team testdagen	1000	0,435	0,032	0,011

Voor de verkeersgeneratie ten gevolge van het rallycrosscircuit wordt een totaal van 17.000 voertuigen per jaar gehanteerd.

4.3.2 Motocrosscircuit

Het motocrosscircuit wordt gebruikt op woensdag en zaterdag. Jaargemiddeld wordt er op deze dagen gedurende 4 uur per dag gebruik gemaakt van het circuit.

4.14 Gehanteerde emissiekentallen voor motocross

Omschrijving	Crossuren per jaar	Kental NO _x [kg/uur]	Kental PM ₁₀ [kg/uur]	Kental PM _{2,5} [g/uur]
Grand Prix voor motocross	720	0,0218	0,124	0,55
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	1200	0,0218	0,124	0,55
Eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro)	300	0,0218	0,124	0,55
Jeugdwedstrijd	70	0,0218	0,124	0,55
Trainingsdagen	4900	0,0218	0,124	0,55
Testdagen terreinwagens (4 x 4)	6400	0,044	0,032	0,011

Voor de verkeersgeneratie ten gevolge van het motocrosscircuit wordt een totaal van 14.900 voertuigen per jaar gehanteerd.

4.3.3 Wielervereniging

Voor de wielervereniging wordt een totale verkeersgeneratie van 6340 voertuigen per jaar gehanteerd. Voor de wielervereniging treedt geen relevante bijdrage aan de emissie van NO_x, fijnstof of ultrafijnstof op ten gevolge van (wielervereniging)activiteiten.

4.3.4 Fietscrossvereniging

De fietscrossvereniging is jaargemiddeld anderhalf uur per dag in gebruik op maandag, dinsdag en donderdag. In tabel 4.15 zijn de kentallen voor de emissie ten gevolge van activiteiten op de fietscrossbaan opgenomen.

4.15 Gehanteerde emissiekentallen voor fietscross

Omschrijving	Crossuren per jaar	Kental NO _x [kg/uur]	Kental PM ₁₀ [kg/uur]	Kental PM _{2,5} [kg/uur]
Regiowedstrijd	50	0,0033	0,019	8,25*10 ⁻⁵
Clubwedstrijd	12,5	0,0033	0,019	8,25*10 ⁻⁵
Interclubwedstrijd	50	0,0033	0,019	8,25*10 ⁻⁵
Trainingen	20	0,0033	0,019	8,25*10 ⁻⁵

De totale verkeersgeneratie is bepaald op 3.050 voertuigen per jaar.

4.3.5 Politiehondenvereniging

Voor de politiehondenvereniging zijn geen activiteiten die een relevante bijdrage aan de emissie van NO_x, fijnstof of ultrafijnstof. De totale verkeersgeneratie is bepaald op 1.248 voertuigen per jaar.

4.3.6 Schietvereniging

Het schieten met munitie leidt naar verwachting tot een verwaarloosbare bijdrage aan de emissie van NO_x, fijnstof of ultrafijnstof en wordt derhalve niet beschouwd. De totale verkeersgeneratie is bepaald op 390 voertuigen per jaar.

4.3.7 Rekenresultaten

De (jaargemiddelde) concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ten gevolge van alle inrichtingen zijn berekend, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de concentraties in de huidige situatie en in de toekomstige situatie. In tabel 4.3 zijn de hoogste concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in microgram per kubieke meter ter plaatse van de beoordelingsposities weergegeven. Tussen haakjes is de toename van de activiteiten ten opzichte van de achtergrondconcentratie van de beoogde ontwikkeling weergegeven.

t4.16 Berekende jaargemiddelde concentratie luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van scenario 2

Positie	Omschrijving	Jaargemiddelde concentratie in µg/m ³		
		NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}
1	Weerdijk 5	12,7 (0,0)	19,9 (0,0)	12,3 (0,0)
2	Victoriedijk 27	13,6 (0,2)	20,0 (0,1)	12,4 (0,0)
3	Victoriedijk 25	13,6 (0,1)	19,9 (0,1)	12,4 (0,0)
4	Venbergsesweg 34	13,0 (0,1)	20,1 (0,0)	12,4 (0,0)
5	Venbergsesweg 24	13,0 (0,1)	20,1 (0,0)	12,4 (0,0)
6	Mgt. Smetsstraat 37a	12,9 (0,0)	20,1 (0,0)	12,4 (0,0)
7	Mgt. Smetsstraat 44	13,5 (0,0)	20,1 (0,0)	12,4 (0,0)
8	Kantine fietsvereniging	13,5 (0,1)	20,1 (0,0)	12,4 (0,0)
9	Kantine politiehondenvereniging	13,5 (0,1)	20,1 (0,1)	12,4 (0,0)
10	Kantine schietvereniging	13,5 (0,0)	20,1 (0,0)	12,3 (0,0)
11	Kantine wielervedeniging	13,5 (0,0)	20,1 (0,0)	12,3 (0,0)
12	Camping	12,8 (0,1)	19,9 (0,1)	12,3 (0,0)

4.4 Geluid

4.4.1 Bronvermogens rallycrosscircuit

Nationale en internationale kampioenschappen

Ter vaststelling van het bronvermogen van het rallycrosscircuit tijdens internationale rallycross-wedstrijden zijn geluidmetingen verricht tijdens de wedstrijddag van de "Rallycross Challenge Europe (E.K.) op zondag 14 augustus 2016. De geluidmissie van het circuit is hierbij vastgesteld (onder meewindcondities) op meetpositie A, zie figuur 1 achter dit rapport. Het geluidniveau op deze positie is vastgesteld gedurende de gehele wedstrijddag (race-activiteiten op het circuit tussen 9:30 en 17:10 uur).

Voorts zijn op 2 augustus 2017 aanvullende geluidmetingen uitgevoerd aan auto's die kunnen deelnemen aan het W.K. Rallycross. Tijdens deze testdag (waaraan 5 auto's deelnamen) zijn onder andere geluidmetingen verricht op meetpositie B, onder meewindcondities, zie figuur 1 achter dit rapport. Uit deze geluidmetingen kon worden afgeleid dat de geluidproductie van de auto's die kunnen deelnemen aan een W.K. Rallycross niet hoger is dan de geluidproductie van de auto's van het E.K. Rallycross (metingen op 14

augustus 2016). Op basis van deze immissiemetingen is met behulp van de Hybride methode (II.10) uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (1999) bepaald dat het bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogen van een gehele racedag ca. 121 dB(A) bedraagt. In dit bronvermogen is tevens de bijdrage verdisconteerd van de omroepinstallatie op het circuit.

In het voorliggend onderzoek is uitgegaan van een aanvullende marge van 3 dB(A) voor afwijkingen in de praktijk, ten opzichte van de situaties zoals ingemeten in 2016 en 2017 voor:

- een groter aantal deelnemers;
- een hogere gemiddelde geluidproductie per voertuig.

Dit betekent dus dat is gerekend met een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen van een gehele racedag ca. 124 dB(A).

Clubkampioenschappen en vrije trainingsdagen

Voor de clubkampioenschappen en vrije trainingsdagen geldt dat er in hoofdzaak met niet-gekentekende rallycross-auto's wordt gereden die een geluidemissie per auto hebben vergelijkbaar met die van rallycross-auto's die deel kunnen nemen aan nationale en internationale kampioenschappen. Rekening houdend met technische verschillen (zoals het hogere vermogen van de auto's die deelnemen aan nationale en internationale kampioenschappen) en het verschil in rijvaardigheid wordt aangehouden dat de gemiddelde geluidproductie per auto voor de clubkampioenschappen en vrije trainingsdagen ca. 3 dB(A) lager is in vergelijking met de auto's die deelnemen aan nationale en internationale kampioenschappen.

Qua gebruiksintensiteit (aantal ronden of kilometers per dag) geldt het volgende (zie tabel 4.6):

- Clubkampioenschappen: 1680 ronden (of km's) per dag, vs. 1820 ronden (of km's) per dag voor de nationale en internationale kampioenschappen. Dit correspondeert met - 0,3 dB(A);
- Vrije trainingsdagen: 3000 ronden (of km's) per dag, vs. 1820 ronden (of km's) per dag voor de nationale en internationale kampioenschappen. Dit correspondeert met + 2,1 dB(A).

Op basis van het voorgaande worden de volgende totale bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens gehanteerd:

- Clubkampioenschappen: 120,7 dB(A)
- Vrije trainingsdagen: 123,1 dB(A)

Opleidingsdagen, team testdagen en test- en demodagen voor derden

Voor deze activiteiten geldt dat een gebruiksintensiteit is afgeleid van 100 tot 400 ronden of kilometers per dag, zie tabel 4.6. Dit betekent dat de geluidemissie van deze dagen fors lager zal zijn dan die van de wedstrijden en vrije trainingsdagen, met een gebruiksintensiteit van 1680 tot 3000 ronden of kilometers per dag. Als maatgevende categorieën gelden de opleidingsdagen en de team testdagen. Aan deze dagen wordt namelijk overwegend deelgenomen door relatief luidruchtige rallycross-auto's. In eerste aanleg wordt hierbij

uitgegaan van een geluidproductie per auto vergelijkbaar aan de auto's die deelnemen aan de vrije trainingsdagen. Qua gebruiksintensiteit (aantal ronden of kilometers per dag) geldt het volgende (zie tabel 4.6):

- Opleidingsdagen: 300 ronden (of km's) per dag, vs. 3000 ronden (of km's) per dag voor de vrije trainingsdagen. Dit correspondeert met - 10 dB(A);
- Team testdagen: 100 ronden (of km's) per dag, vs. 3000 ronden (of km's) per dag voor de vrije trainingsdagen. Dit correspondeert met - 14,7 dB(A).

Op basis van het voorgaande worden de volgende totale bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogens gehanteerd:

- Opleidingsdagen: 113,1 dB(A)
- Team testdagen: 108,4 dB(A)

Voor de test- en demodagen geldt dat deze vanwege de lagere geluidemissie per voertuig ondergeschikt zijn aan de opleidingsdagen en de team testdagen.

In tabel 4.17 worden de gehanteerde bronvermogens per activiteit op het rallycrosscircuit nogmaals samengevat.

t4.17 Uitgangspunten geluidberekeningen rallycrosscircuit

Betreft	Aantal dagen op jaarbasis	Totaal bedrijfsduur gecorrigeerd bronvermogen per dag in dB(A)
Nationale en internationale kampioenschappen	12	124,0
Clubkampioenschappen	12	120,7
Vrije trainingsdagen	12	123,1
Opleidingsdagen	24	113,1
Team testdagen	20	108,4

4.4.2 Bronvermogens motocrosscircuit

Grand Prix voor motocross

De Grand Prix voor motocross (MX GP) zal gepaard gaan met de hoogste geluidbelasting in de woonomgeving, vanwege enerzijds de hoge gebruiksintensiteit (360 crossuren per dag) en anderzijds een relatief hoge geluidproductie per crossmotor. Voor de motoren die deelnemen aan de MX GP wordt (op basis van geluidmetingen elders) een gemiddeld bronvermogen per crossmotor gehanteerd van ca. 122 dB(A).

Gecombineerd met 360 crossuren per dag betekent dit een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele MX GP-dag van 136,7 dB(A).

Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)

Voor de Nationale wedstrijden wordt in de praktijk een 2 dB(A) gemiddeld bronvermogen per motor aangehouden van 120 dB(A). In combinatie met een iets lager aantal crossuren per dag (300) zal de geluidbelasting tijdens deze (twee) wedstrijd-weekenden wat lager zijn dan tijdens een MX GP. Op basis van dit bronvermogen per motor van 120 dB(A) en 300 crossuren per dag geldt dat het een totale bedrijfsduurgecorrigeerde bronvermogen voor een gehele KNMV-wedstrijddag 133,9 dB(A) bedraagt.

Eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro)

Voor de ééndaagse wedstrijden (twee dagen op jaarbasis) geldt dat de DMX-klasse maatgevend zal zijn voor de geluidbelasting in de woonomgeving. Voor deze klasse wordt uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen per motor van ca. 117 dB(A). Gecombineerd met 150 crossuren per dag betekent dit een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele MX GP-dag van 127,9 dB(A).

Trainingsdagen

Relevant voor met name de hinderbeleving in de omgeving zijn de crosstrainingen. In de gewenste bedrijfssituatie vinden deze 2 maal per week plaats, gedurende 35 weken op jaarbasis. De motoren die aan de trainingen deelnemen dienen te voldoen aan de actuele geluidnorm uit het KNMV Motocross Geluidreglement 2021. Voor de motoren die deelnemen aan de trainingen betekent dit 94 dB(A) op 7,5 m uit de rijlijn. Het gemiddelde geluidvermogen per crossmotor uitgaande van deze norm bedraagt in de praktijk veelal 113 à 115 dB(A) (afhankelijk van o.a. de lay-out van het crosscircuit). In het kader van deze quickscan wordt uitgegaan van een waarde voor het gemiddelde bronvermogen per crossmotor van 115 dB(A). Uitgaande van dit gemiddelde bronvermogen per motor en 100 crossuren per trainingsdag, resulteert een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele trainingsdag van 124,2 dB(A).

Jeugdwedstrijd, testdagen terreinwagens (4 x 4)

De Jeugdwedstrijd (één dag per jaar) en de testdagen met terreinwagens (8 dagen per jaar) zijn qua geluid ondergeschikt aan de overige activiteiten op het crosscircuit. Dit komt door het beperkte aantal crossuren en de relatief lage geluidproductie per voertuig. In de praktijk zal de jeugdcrosswedstrijd de hoogste geluidbelasting in de woonomgeving opleveren. Voor de deelnemende motoren kan worden uitgegaan van een gemiddeld bronvermogen per crossmotor van 112 dB(A). Gecombineerd met 70 crossuren per dag betekent dit een totaal bedrijfsduurgecorrigeerd bronvermogen voor een gehele jeugdwedstrijddag van 119,6 dB(A).

Bij de terreinwagens gaat het om gekentekende voertuigen, het gemiddelde bronvermogen per voertuig is hierbij lager dan 105 dB(A).

In tabel 4.18 worden de gehanteerde bronvermogens per activiteit op het motocrosscircuit nogmaals samengevat.

14.18 Uitgangspunten geluidberekeningen motocrosscircuit

Betreft	Aantal dagen op jaarbasis	Totaal bedrijfsduur gecorrigeerd bronvermogen per dag in dB(A)
Grand Prix voor motocross	2	136,7
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	4	133,9
Eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro)	2	127,9
Trainingsdagen	70	124,2
Jeugdwedstrijd	1	119,6

4.4.3 Bronvermogens wielervereniging

Voor geluid naar de omgeving door activiteiten van TWC De Kempen is de wedstrijdssituatie het meest relevant. In de trainingssituatie is er alleen sprake van circa 30 motorvoertuigen die het terrein van de wielervereniging op- en afrijden. Hiermee is de geluidemissie naar de omgeving naar verwachting verwaarloosbaar.

Tijdens de wedstrijden is er een omroepinstallatie in bedrijf gedurende de gehele wedstrijd. Bij de veldrijwedstrijden wordt hierbij ook gebruik gemaakt van het circuit van MVV, waar ook luidsprekers worden geplaatst. Hiermee is de veldrijwedstrijd het meest relevant voor geluid naar de omgeving. Voor het bronvermogen van het omroepsysteem wordt uitgegaan van 100 dB(A) per luidspreker en een totaal van 15 luidsprekers, verdeeld over de baan. Voor de bedrijfsduur van deze installaties wordt uitgegaan van 4 uur. Daarnaast wordt voor de wedstrijdssituatie uitgegaan van een maximum van 225 bezoekende personenwagens met een gemiddelde snelheid van 10 kilometer per uur en een bronvermogen van circa 85 dB(A).

4.4.4 Bronvermogens fietscrossvereniging

Ook voor fietscrossvereniging Lion d'Or is de wedstrijdssituatie het meest relevant voor geluid naar de omgeving. In deze situatie is er sprake van maximaal 200 bezoekende motorvoertuigen die het terrein van de vereniging op- en afrijden met een gemiddelde snelheid van 10 kilometer per uur en een bronvermogen van circa 85 dB(A). Daarnaast wordt ook gebruik gemaakt van een omroepsysteem, met een tweetal geluidboxen bij de kantine. Via dit omroepsysteem worden mededelingen over de races gedaan en wordt tussendoor muziek op laag volume ten gehore gebracht. Voor het bronvermogen van de boxen wordt uitgegaan van circa 100 dB(A) per luidspreker en een bedrijfsduur van maximaal 4 uur in de dagperiode.

4.4.5 Bronvermogens politiehondenvereniging

Voor de politiehondenvereniging is het trainen met honden de meest relevante activiteit voor geluid naar de omgeving. Hierbij wordt gedurende gemiddeld 3 à 4 uur getraind in de dag- of avondperiode. Voor de honden wordt uitgegaan van een totale geluidemissie van circa 112 dB(A) gedurende 2 uur. De acht leden van de vereniging komen allen per auto naar de inrichting.

4.4.6 Bronvermogens schietvereniging

De activiteiten van de schietvereniging vinden eens per twee weken plaats gedurende 2 uur. Voor de geluidemissie zijn met name de maximale geluidniveaus van belang. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau is naar verwachting niet relevant.

Voor het bronvermogen van het schieten is aangesloten bij de Handreiking Limburgs Traditioneel Schieten (HLTS) uit 2014. In deze handreiking wordt gegeven dat het bronvermogen voor het schieten met een buks richtingsafhankelijk is en worden bronvermogens gegeven voor de voorzijde (schietrichting, 131 dB(A)), de achterzijde (116 dB(A)) en beide zijanten (120 dB(A)). Hierbij wordt rekening gehouden met het gebruik van gemodificeerde geweren teneinde de geluidniveaus in de omgeving te beperken.

4.4.7 Rekenresultaten langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

Rallycrosscircuit

In figuren 2 tot en met 6 zijn de geluidcontouren voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op een beoordelingshoogte van 5 meter weergegeven voor de verschillende bedrijfssituaties op het rallycrosscircuit. Tevens is in deze figuren de geluidzone van rechtswege aangegeven.

In tabel 4.19 zijn de belangrijkste rekenresultaten voor de activiteiten op het rallycrosscircuit ter hoogte van woningen weergegeven, voor een rekenhoogte van 1,5 m.

t4.19 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau rallycrosscircuit

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$) in dB(A)			
		in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)			
		EK / WK rallycross + NK-wedstrijden 6 + 6 dagen	Clubkampioenschappen 6 dagen	Vrije trainingsdagen 12 dagen	Opleidingsdagen en teamtestdagen 22 dagen
1	Victoriedijk 27	48,9	45,6	47,9	37,9
2	Victoriedijk 25	48,0	44,7	47,0	37,0
3	Victoriedijk 15	44,5	41,2	43,5	33,5
4	Venbergsedijk 36	44,0	40,7	43,0	33,0
5	Venbergsedijk 24	43,5	40,2	42,5	32,5
6	Mgr. Smetsstraat 40	47,9	44,6	46,9	36,9
7	Mgr. Smetsstraat 44	51,3	48,0	50,3	40,3
8	Mgr. Smetsstraat 46	50,6	47,3	49,6	39,6
9	Weerderdijk 5	56,5	53,2	55,5	45,5
10	Victoriedijk 21	46,1	42,8	45,1	35,1
11	Woonwijk Lage Heide	44,5	41,2	43,5	33,5
12	Weerderdijk 3	43,8	40,5	42,8	32,8

Motocrosscircuit

In de figuren 7 tot en met 11 zijn de geluidcontouren op een beoordelingshoogte van 5 meter weergegeven voor de verschillende bedrijfssituaties op het motocrosscircuit. Omdat het motocrosscircuit geen onderdeel meer zou uitmaken van het gezoneerde industrieterrein is hierbij de geluidzone van rechtswege niet van belang. In tabel 4.20 zijn de belangrijkste rekenresultaten voor de activiteiten op het motocrosscircuit ter hoogte van woningen weergegeven, voor een rekenhoogte van 1,5 m.

t4.20 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau motocrosscircuit

Positie (zie figuur)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{eq,T}$) in dB(A)				
		in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)				
		Grand Prix voor motocross 2 dagen	Nationale wedstrijden 4 dagen	Eendaagse wedstrijden 2 dagen	Trainingsdagen 70 dagen	Jeugdwedstrijd 1 dag
1)						
1	Victoriedijk 27	64,8	62,1	56,0	52,5	47,9
2	Victoriedijk 25	63,5	60,8	54,7	50,8	46,5
3	Victoriedijk 15	58,0	55,3	49,2	45,6	41,0
4	Venbergsedijk 36	56,5	53,8	47,7	44,1	39,5
5	Venbergsedijk 24	54,8	52,1	46,0	42,4	37,8
6	Mgr. Smetsstraat 40	59,8	57,1	51,0	47,4	42,8
7	Mgr. Smetsstraat 44	62,3	59,6	53,5	49,9	45,3
8	Mgr. Smetsstraat 46	61,0	58,3	52,2	48,7	44,1
9	Weerdendijk 5	60,6	57,9	51,8	48,2	43,6
10	Victoriedijk 21	59,8	57,1	51,0	47,5	42,9
11	Woonwijk Lage Heide	56,4	53,7	47,6	44,0	39,4
12	Weerdendijk 3	50,6	47,9	41,8	38,2	33,6

Overige verenigingen

In tabel 4.21 zijn de belangrijkste rekenresultaten voor de akoestisch meest relevante activiteiten van de overige verenigingen ter hoogte van woningen weergegeven, voor een rekenhoogte van 1,5 m. Voor de politiehondenvereniging wordt hierbij alleen de rekenresultaten voor de maatgevende avondperiode gegeven. De schietvereniging wordt voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau buiten beschouwing gelaten. Vanwege de beperkte hoogte van de langtijdgemiddelde geluidniveaus worden voor de overige verenigingen geen contouren van het geluidniveau in de omgeving gegeven.

Het achtergrondgeluidniveau in de dag- en avondperiode bedraagt naar verwachting respectievelijk circa 40 en 35 dB(A). Derhalve gaan langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van 25 dB(A) of lager naar verwachting in zijn geheel op in het omgevingsgeluid. Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van minder dan 25 dB(A) worden daarom aangegeven met < 25.

4.21 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau overige verenigingen

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$) in dB(A)		
		Wielervereniging, wedstrijdsituatie veldrijden	Fietscrossvereniging, wedstrijdsituatie	Politiehandenvereniging, trainingsituatie
		Dagperiode	Dagperiode	Avondperiode
1	Victoriedijk 27	31,3	< 25	< 25
2	Victoriedijk 25	30,3	< 25	< 25
3	Victoriedijk 15	25,8	< 25	< 25
4	Yenbergsesweg 36	25,7	< 25	34,4
5	Yenbergsesweg 24	27,5	< 25	34,6
6	Mgt. Smetsstraat 40	34,1	34,0	< 25
7	Mgt. Smetsstraat 44	39,0	35,1	< 25
8	Mgt. Smetsstraat 46	37,1	32,6	< 25
9	Weenderdijk 5	41,1	< 25	27,1
10	Victoriedijk 21	27,8	< 25	< 25
11	Woonwijk Lage Heide	29,5	27,1	< 25
12	Weenderdijk 3	27,0	< 25	< 25

4.4.8 Rekenresultaten maximale geluidniveaus

Crosscircuits

Behalve de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ("daggemiddelde geluidniveaus") zijn tevens de maximale geluidniveaus ("geluidpieken") van belang. Deze worden met name veroorzaakt door de start van de meest luidruchtige wedstrijden. Bij trainingen, opleidingsdagen en demodagen heeft het geluid minder pieken. Voor de volgende situaties zijn maximale geluidniveaus berekend:

- De start van de manches bij rallycrosswedstrijden op het rallycrosscircuit. Hierbij zijn de hoogste pieken te verwachten tijdens nationale en internationale wedstrijden en de clubkampioenschappen. Op basis van de metingen op 14 augustus 2016 en 2 augustus 2017 op en rond het rallycrosscircuit is bepaald dat de hoogste piekbronsterkte optreedt bij de start van een manche. Deze piekbronsterkte bedraagt circa 142 dB(A). Tijdens het rijden op het circuit bedraagt de piekbronsterkte circa 137 dB(A).
- Bij de overige activiteiten op het rallycrosscircuit (vrije trainingsdagen, opleidingsdagen en team testdagen treden minder hoge pieken op dan tijdens de wedstrijden. Omdat deze dagen wel vrij frequent voorkomen (samen 56 dagen op jaarbasis) zijn hiervoor ook maximale geluidniveaus berekend. Bepalend is het dicht bij elkaar rijden van een groep motoren. Deze situatie kan optreden gedurende de gehele training. Uit metingen tijdens een team testdag op 2 augustus 2017 volgde dat de piekbronsterkte ca. 133 dB(A) bedraagt.
- De start van de manches bij motocrosswedstrijden. Hierbij zijn de Grand Prix, maar ook de nationale en ééndaagse wedstrijden van belang. De maximale bronsterkte tijdens een Grand Prix is maatgevend en bedraagt ca. 150 dB(A) bij de start (60 motoren met een maximale bronsterkte van elk circa 132 dB(A) die gelijktijdig wegrijden).

- Bij trainingen op het motocrosscircuit treden minder hoge piekniveaus op. De motoren die hieraan deelnemen moeten voldoen aan een strengere geluideis (KNMV-eis van 94 dB(A) op 7,5 meter afstand), en er worden geen starts uitgevoerd. Omdat de trainingen representatief zijn (twee maal per week gedurende 35 weken per jaar) zijn hiervoor ook maximale geluidniveaus berekend. Bepalend is het dicht bij elkaar rijden van een groep motoren. Deze situatie kan optreden gedurende de gehele training. De maximale bronsterkte van het rijden tijdens de trainingen bedraagt ca. 135 dB(A)

De berekende maximale geluidniveaus ter hoogte van woningen (beoordelingshoogte 1,5 m) zijn weergegeven in tabel 4.22.

14.22 Rekenresultaten maximale geluidniveaus crosscircuits

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Maximaal geluidniveau (L_{max}) in dB(A) in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur), $h = 1,5$ m			
		Rallycross wedstrijden	Vrije trainingen, opleidingen, team testdagen rallycross	Motocrosswedstrijden	Motocrosstrainingen
1	Victoriedijk 27	70,7	61,3	73,5	68,5
2	Victoriedijk 25	69,8	60,3	72,6	66,9
3	Victoriedijk 15	65,7	57,1	68,7	60,6
4	Venbergsesweg 36	64,8	56,3	67,5	59,4
5	Venbergsesweg 24	63,9	55,5	66,4	57,1
6	Mgr. Smetsstraat 40	66,4	59,1	69,8	60,9
7	Mgr. Smetsstraat 44	69,1	62,9	72,5	64,6
8	Mgr. Smetsstraat 46	68,1	62,0	71,8	63,2
9	Weenderdijk 5	73,8	69,8	77,9	62,0
10	Victoriedijk 21	67,2	57,2	70,9	61,6
11	Woonwijk Lage Heide	63,6	56,2	67,0	57,5
12	Weenderdijk 3	62,5	58,5	64,2	54,2

Overige verenigingen

Bij de overige verenigingen zijn de volgende activiteiten relevant voor piekgeluiden in de omgeving:

- kortstondige hoger geluidniveau ten gevolge van de omroepinstallatie (bronvermogen $L_{WR} = 110$ dB(A));
- dichtslaan van portieren (bronvermogen $L_{WR} = 100$ dB(A));
- schieten van een buks (richtingsafhankelijk bronvermogen L_{WR} tussen 116 en 131 dB(A));
- blaffen van meerdere honden (bronvermogen $L_{WR} = 120$ dB(A)).

De berekende maximale geluidniveaus zijn samengevat in tabel 4.23.

14.23 Rekenresultaten maximale geluidniveaus overige verenigingen

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Maximaal geluidniveau (L_{max}) in dB(A), $h = 1,5$ m			
		Wielervereniging	Fietscrossvereniging	Politiehondenvereniging	Schietvereniging
		wedstrijdsituatie dagperiode	wedstrijdsituatie dagperiode	strainingsituatie dag- en avondperiode	trainingsituatie dagperiode
1	Victoriedijk 27	41,7	25,2	29,3	36,1
2	Victoriedijk 25	40,3	26,3	36,3	38,4
3	Victoriedijk 15	33,7	31,8	37,2	37,2
4	Venbergseweg 36	32,7	34,3	49,2	39,3
5	Venbergseweg 24	34,3	36,2	49,4	39,1
6	Mgr. Smetsstraat 40	42,1	45,6	31,3	51,8
7	Mgr. Smetsstraat 44	47,8	47,4	40,9	64,7
8	Mgr. Smetsstraat 46	45,2	44,7	37,5	73,7
9	Weerdendijk 5	54,5	32,3	43,0	56,0
10	Victoriedijk 21	36,7	29,7	32,7	36,0
11	Woonwijk Lage Heide	36,1	39,0	24,9	43,7
12	Weerdendijk 3	37,1	26,7	38,2	50,0

4.5 Beoordeling

4.5.1 Stikstofdepositie

Voor de depositie van stikstof ter hoogte van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied geldt dat deze als verwaarloosbaar kan worden beschouwd. Er wordt geen bijdrage berekend ($<0,00$ mol/ha/jr) en dus kunnen (significante) negatieve effecten ten gevolge van stikstofdepositie worden uitgesloten.

4.5.2 Luchtkwaliteit

Uit de rekenresultaten voor luchtkwaliteit volgt dat de maximale daggemiddelde concentratie van PM_{10} 8 keer wordt overschreden in scenario 2. Dit is dus minder dan het toegestane aantal van 35 dagen. De maximale uurgemiddelde concentratie van NO_2 wordt in scenario 2 geen enkele keer overschreden.

Voor de jaargemiddelde concentraties van PM_{10} , $PM_{2,5}$ en NO_2 wordt voldaan aan de grenswaarden zoals gesteld in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Tevens wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden voor het aantal overschrijdingen per jaar van de daggemiddelde concentratie PM_{10} en de uurgemiddelde concentratie NO_2 .

4.5.3 Geluid

Formele toetsing (Wet geluidhinder)

Rallycross

Uit figuren 2 tot en met 6 volgt dat de 50 dB(A)-contour voor de meest luidruchtige wedstrijden (EK/WK rallycross) ruimschoots past binnen de 50 dB(A)-contour van rechtswege. De 50 dB(A)-contour van alle overige rallycrossdagen is kleiner dan die van de EK/WK-wedstrijden. Hieruit wordt geconcludeerd dat alle beschouwde typen rallycrosswedstrijden kunnen worden georganiseerd binnen de geldende zone.

Uit de rekenresultaten volgt verder dat de geluidbelasting ten gevolge van de rallycross voor het EK/WK rallycross (6 dagen per jaar) en de NK-wedstrijden (6 dagen per jaar) op 1,5 meter hoogte maximaal 56 dB(A) ter hoogte van woningen bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder bij wijziging van een industriële geluidzone van 60 dB(A) zoals gesteld voor woningen.

Vergelijking met geluidnormen uit de Handreiking en het Activiteitenbesluit

Rallycross

Ter vergelijking kan tevens worden gekeken naar de grenswaarden zoals gesteld in de Handreiking industriëlaawaai en vergunningverlening, die gelden voor niet geluidgezonde inrichtingen. Zoals vermeld bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op een beoordelingshoogte van 1,5 meter ten hoogste 56 dB(A) ter hoogte van de woning Weerderdijk 5. Op de overige posities is de geluidbelasting ten hoogste circa 53 dB(A), waarmee wordt voldaan aan de grenswaarde uit de Handreiking voor bestaande inrichtingen van 55 dB(A). Hierbij wordt opgemerkt dat in de berekeningen een extra marge van 3 dB(A) is gehanteerd voor het bronvermogen van de rallycrossauto's.

Bij de test- en opleidingsdagen (de meest voorkomende bedrijfssituatie) bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van de rallycrossauto's ten hoogste circa 46 dB(A) ter hoogte van de Weerderdijk 5. Hiermee wordt bij alle woningen ruimschoots voldaan aan de standaard grenswaarde uit het Activiteitenbesluit milieubeheer voor niet-vergunningplichtige inrichtingen van 50 dB(A). Op alle overige posities bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 40 dB(A), waarmee tevens wordt voldaan aan de richtwaarde voor inrichtingen in een landelijke omgeving uit de Handreiking van 40 dB(A).

Op basis van deze rekenresultaten kan worden geconcludeerd dat er in scenario 2 geen noodzaak bestaat om de huidige geluidzone in stand te houden, omdat de activiteiten van het rallycrosscircuit kunnen worden georganiseerd binnen de mogelijkheden uit het Activiteitenbesluit.

Motocross

Uit figuren 7 tot en met 11 volgt dat de contouren van met name de GP voor motocross en de KNMV-wedstrijden vrij ruim zijn. Hierbij valt de woonwijk Lage Heide binnen de 50 dB(A)-contour.

De geluidbelasting ten gevolge van de meest luidruchtige motocross-wedstrijden (GP voor motocross, 2 dagen per jaar) bedraagt circa 65 dB(A) ter hoogte van de woningen. Tijdens nationale wedstrijden (4 dagen per jaar) bedraagt de geluidbelasting ten hoogste circa 62 dB(A) en tijdens de ééndaagse wedstrijden ten hoogste 56 dB(A). Gedurende circa 8 dagen per jaar is er daarmee sprake van een geluidbelasting die bij de woningen hoger is dan de grenswaarde uit de Handreiking van 55 dB(A) voor bestaande inrichtingen. Deze dagen kunnen worden georganiseerd onder het '12-dagen-criterium' uit de Handreiking.

Op alle overige dagen (trainingen en jeugdwedstrijden) bedraagt de geluidbelasting ten hoogste circa 52 dB(A) op een beoordelingshoogte van 1,5 meter, optredend ter hoogte van Victoriédijk 27. Voor deze dagen wordt dus ruimschoots voldaan aan de genoemde grenswaarde van 55 dB(A) voor bestaande inrichtingen.

Overige verenigingen

Uit de rekenresultaten voor de overige verenigingen volgt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de wielervereniging, de fietscrossvereniging en de politiehondenvereniging ten hoogste respectievelijk 41, 35 en 35 dB(A) bedragen. Met dergelijke geluidniveaus wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer van 50 en 45 dB(A) in respectievelijk de dag- en avondperiode. Deze geluidniveaus zijn hoogstwaarschijnlijk ook niet meer waarneembaar ter hoogte van de woningen.

De geluidniveaus bij de wiel- en fietscrossverenigingen treden alleen op tijdens de incidentele wedstrijdsituatie (maximaal 11 en 8 keer per jaar voor respectievelijk wiel- en fietscrossvereniging). In de normale trainingssituatie, waarbij er geen omroepinstallatie actief is en minder personenwagens naar de inrichting komen, zal het geluidniveau ruimschoots lager zijn dan bovenstaande berekende waarden en gaan naar verwachting volledig op in het omgevingsgeluid.

Maximale geluidniveaus

Rallycross

De maximale geluidniveaus ten gevolge van rallycrosswedstrijden en de overige activiteiten op het circuit bedragen respectievelijk 74 en 70 dB(A), optredend ter hoogte van de Weerderdijk 5. Hiermee wordt voor alle bedrijfssituaties voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde uit de Handreiking van 75 dB(A) voor bestaande inrichtingen.

Motocross

De optredende maximale geluidniveaus ten gevolge van de motocrosswedstrijden en trainingen bedragen respectievelijk 78 en 68 dB(A). Deze geluidniveaus treden op ter hoogte van respectievelijk de Weerderdijk 5 (tijdens de start van de wedstrijden) en de Victoriadijk 27. Voor de trainingssituatie wordt hiermee ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor maximale geluidniveaus uit de Handreiking van 75 dB(A) voor bestaande inrichtingen. Tevens wordt voldaan aan de standaardgrenswaarde uit het Activiteitenbesluit van 70 dB(A) in de dagperiode voor niet-vergunningplichtige inrichtingen. Voor de

wedstrijddagen geldt dat hogere grenswaarden kunnen worden verleend in het kader van het 12-dagen-criterium.

Overige verenigingen

Het maximale geluidniveau ten gevolge van de wielervereniging, de fietscrossvereniging en de politiehondenvereniging bedraagt ten hoogste respectievelijk 54, 47 en 49 dB(A). Hiermee wordt voor deze verenigingen in alle situaties ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer van 70 en 65 dB(A) in de dag- en de avondperiode.

Voor de schietvereniging bedraagt het maximale geluidniveau 74 dB(A) ter hoogte van de Monseigneur Smetsstraat 46. Dit maximale geluidniveau treedt alleen op in de dagperiode. Hiermee wordt de grenswaarde van 70 dB(A) uit het Activiteitenbesluit milieubeheer formeel overschreden met 4 dB. De woning is echter gelegen aan hetzelfde adres als de schietbaan. Derhalve kan in redelijkheid worden aangenomen dat de bewoners de schietvereniging faciliteren en daarom geen hinder zullen ondervinden van de activiteiten op de schietbaan. Het maximale geluidniveau ter hoogte van de overige toetspunten bedraagt ten hoogste 67 dB(A), waarmee ter hoogte van deze woningen wel kan worden voldaan aan de genoemde grenswaarde van 70 dB(A).

5 Scenario 3

5.1 Uitgangspunten

In scenario 3 wordt uitgegaan van een volledige omvorming van het Eurocircuitterrein tot leisurezone. Hierbij worden de gebouwen en bijbehorende infrastructuur verwijderd en bestaat er de mogelijkheid tot de realisatie van bijvoorbeeld:

- een recreatie- of attractiepark;
- een thematisch verblijfspark;
- watersportactiviteiten;
- een outdoor leisurecentrum met activiteiten zoals een survivalparcours, een klimbos, tokkelen, handboogschieten etc.;
- wandel- en fietspaden;
- overdekte sportactiviteiten.

Ten behoeve van de realisatie van een dergelijke leisurezone zullen vergelijkbare sloopwerkzaamheden plaats moeten vinden van de huidige inrichtingen als in scenario 1. Na deze werkzaamheden zullen vervolgens gedurende een aantal maanden aanlegwerkzaamheden plaatsvinden.

In de gebruiksfase wordt de leisurezone naar verwachting op jaarbasis door circa 110.000 motorvoertuigen aangedaan, overeenkomend met 220.000 motorvoertuigbewegingen.

Voor scenario 3 wordt alleen stikstofdepositie uitgebreid beschouwd in verband met de te verwachten stikstofemissie in de bouw- en sloopfase. Vanwege de geringe effecten wordt luchtkwaliteit kwalitatief beschouwd en is voor geluid alleen een indicatieve berekening uitgevoerd.

5.2 Stikstofdepositie

5.2.1 Algemeen

In voorliggend scenario wordt het terrein omgevormd tot leisurezone waardoor de aanwezige verenigingen hun huidige activiteiten niet langer op het Eurocircuit kunnen ontplooiën. Ten behoeve van de omvorming tot leisurezone zullen er bouw- en sloopwerkzaamheden plaatsvinden ter realisatie van de diverse benodigde bouwwerken. De precieze invulling voor dit scenario staat nog ter discussie. Ten behoeve van de berekeningen wordt ervan uitgegaan dat het bruto bebouwd vloeroppervlak na realisatie circa 5.000 m² bedraagt.

5.2.2 Uitgangspunten

Voorliggend scenario bestaat uit twee fases die relevant zijn voor de emissie van stikstof: de aanlegfase met onder andere bouw- en sloopwerkzaamheden (fase 1) en de gebruiksfase (fase 2). Met betrekking tot de sloopwerkzaamheden wordt uitgegaan van de uitgangspunten van scenario 1 (zie paragraaf 3.2). Op basis van ervaring met bouwprojecten van een vergelijkbare omvang is de benodigde materieelinzet bepaald. In tabel 5.1 wordt op basis van materieelinzet de stikstofemissie bepaald ten gevolge van de sloop van de huidige aanwezige bebouwing en verharding evenals de bouw van de leisurezone.

5.1 Stikstofemissie ten gevolge van bouw en sloopwerkzaamheden

Materieel	Milieutype	Inzet in uren	Stikstofemissie in gr/kWh	Vermogen in kW	deellastfactor	Stikstofemissie in kg/
Sloopfase:						
- Graafmachine	Stage 4	320	0,4	295	0,6	22,7
- Auto 10x4	Euro 6	320	0,46	375	0,5	27,6
Bouwfase:						
- Torenkraan	Euro 6	500	0,46	291	0,6	40,2
- Graafmachine	Stage 4	140	0,4	295	0,6	9,9
Totaal:						100,4

In de berekening van de bouw- en sloopfase wordt tevens rekening gehouden met de transportbewegingen zoals weergegeven in tabel 5.2. Met betrekking tot de transportbewegingen worden de emissiekentallen uit AERIUS Calculator gehanteerd.

5.2 Voertuigen ten behoeve van bouw- en sloopfase

Omschrijving	Voertuigen per jaar
Vrachtwagens	1200
Personeelwagens	900

Relevant voor de stikstofemissie in de gebruiksfase van de leisurezone is alleen het aantal voertuigen dat het terrein aandoet. Er wordt hierbij uitgegaan van een aantal van 220.000 vervoersbewegingen op jaarbasis.

5.2.3 Rekenresultaten

Om de bijdrage aan de stikstofdepositie ten gevolge van het omvormen naar leisurezone te kunnen beoordelen is op basis van de NO_x-emissie een verspreidingsberekening uitgevoerd middels AERIUS Calculator (versie 2020). In tabel 5.3 en zijn de resultaten van de berekening met betrekking tot de bouw-/sloopfase samengevat. In tabel 5.4 zijn de resultaten van de berekening met betrekking tot de gebruiksfase samengevat.

5.3 Bijdrage NOx-emissie bouw-/sloopfase (fase 1)

Natura 2000-gebied	Stikstofdepositie in mol/ha/jr
Leenderbos, Grote Heide & De Plateaux	0,01 ¹
Strabrechtse Heide & Beuven	0,00
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven	0,00

¹De toename wordt berekend in een gebied waar geen sprake is van een (bijna) naderende stikstofoverbelasting.

5.4 Bijdrage NOx-emissie gebruiksfase (fase 2)

Natura 2000-gebied	Stikstofdepositie in mol/ha/jr
Leenderbos, Grote Heide & De Plateaux	0,00
Strabrechtse Heide & Beuven	0,00
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven	0,00

5.3 Luchtkwaliteit

Evenals voor scenario 1 geldt dat er ten gevolge van de werkzaamheden en de aanleg van de leisurezone tevens emissie zal plaatsvinden van NO_x, fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}). Vanwege de relatief beperkte inzet van materieel, in combinatie met de korte periode dat dit materieel wordt ingezet, zal deze emissie echter niet leiden tot overschrijdingen van de (jaargemiddelde) grenswaarden zoals gesteld in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

In de gebruiksfase zal emissie van luchtkwaliteitsbepalende stoffen met name plaatsvinden door het verkeer van en naar de inrichtingen. Omdat deze emissie in plaats komt van de emissie ten gevolge van de huidige inrichtingen (en met name beide circuits), wordt verwacht dat de emissie in de gebruiksfase van scenario 3 ruimschoots lager zal zijn dan de emissie van de huidige inrichtingen.

5.4 Geluid

Voor zowel de sloop van de huidige inrichtingen als de realisatie van een sportcentrum zullen vergelijkbare werkzaamheden dienen te worden verricht. De periode waarin deze werkzaamheden plaatsvinden zal naar verwachting enkele maanden langer duren dan in scenario 1. In de sloop- en aanlegfase zullen derhalve vergelijkbare langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van circa 36 dB(A) optreden.

In de gebruiksfase van het nieuwe terrein zal naar verwachting ook een zekere mate van geluidproductie plaatsvinden. Hierbij kan worden gedacht aan menselijk stemgeluid, geluid van bezoekende personenwagens en eventueel incidenteel muziekgeluid in één van de ruimten in het sportcentrum.

In de representatieve bedrijfssituatie van een terrein voor leisure zullen de verkeersbewegingen van personenwagens het meest relevant zijn voor het geluid naar de omgeving. Hierbij geldt dat er op jaarbasis circa 220.000 motorvoertuigbewegingen plaats zullen vinden, wat overeenkomt met gemiddeld circa 600 bewegingen per dag. In het geval van een drukbezocht evenement wordt uitgegaan van een aantal van maximaal 2.500 motorvoertuigbewegingen per dag. Incidenteel kan dit ook plaatsvinden in de avondperiode. Op basis van een indicatieve berekening bedraagt het te verwachten langtijdgemiddelde beoordelingsniveau tijdens een dergelijk evenement maximaal circa 28 en 33 dB(A) in respectievelijk de dag- en avondperiode.

5.5 Beoordeling

5.5.1 Stikstofdepositie

Uit de resultaten van de berekeningen volgt dat het omvormen naar een leisurezone in het dichtbijgelegen Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" resulteert in een maximale toename van 0,01 mol/ha/jr ten gevolge van de bouw-/sloopfase ten opzichte van de referentiesituatie. De toename vindt alleen plaats in een gebied waar geen sprake is van een naderende stikstofoverbelasting. Hierdoor kunnen (significant) negatieve effecten ten gevolge van de bouw-/sloopfase worden uitgesloten.

Voor de gebruiksfase geldt dat er geen bijdrage (<0,00 mol/ha/jr) wordt berekend waardoor (significant) negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Het onderwerp stikstofdepositie vormt geen belemmering voor het omvormen van het terrein tot leisurezone.

5.5.2 Luchtkwaliteit

Vanwege de relatief lage emissie van luchtverontreinigende stoffen in scenario 3 ten opzichte van de bestaande situatie wordt er voor het aspect luchtkwaliteit geen probleem verwacht.

5.5.3 Geluid

Op basis van de indicatieve rekenresultaten kan worden geconcludeerd dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten gevolge van de sloop- en aanlegfase niet hoger zal zijn dan 36 dB(A) in de dagperiode. Voor de gebruiksfase van het sportcentrum wordt een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van ten hoogste circa 33 dB(A) verwacht in de avondperiode. Dit is (veel) lager dan alle standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer en de Handreiking voor de dag- en avondperiode en dus wordt voor het onderwerp geluid geen probleem verwacht voor de uitvoering van scenario 3.

6 Scenario 5

6.1 Uitgangspunten

In scenario 5 wordt er een combinatie gerealiseerd van de bestaande inrichtingen aangevuld met enkele nieuwe leisure-faciliteiten. Hierbij blijven de activiteiten van de huidige inrichtingen gelijk aan de activiteiten zoals beschreven in scenario 2 (huidig feitelijk legaal gebruik, zie paragraaf 4.1).

In scenario 5 wordt rekening gehouden met de volgende leisuremogelijkheden:

- skatebowl, pumptrack;
- (nieuw) campusgebouw TWC en Lion D'Or, inclusief fietsverhuur;
- speel- en klimbos en paintball;
- fiets- en wandelpaden;
- uitkijktoren met kiosk;
- klimwand en urban sports;
- binnenspeeltuin.

Tevens wordt rekening gehouden met de realisatie van een nieuw (gezamenlijk) clubgebouw voor NRV en MVV.

De locaties van deze activiteiten zijn weergegeven in afbeelding 6.1, zoals door de gemeente Valkenswaard verstrekt:

6.1 Mogelijke locaties leisure-activiteiten scenario 5



Voor de leisure-activiteiten wordt, conform onderzoek van ZKA, uitgegaan van een verkeersgeneratie van in totaal circa 135.000 motorvoertuigbewegingen per jaar. Dit komt overeen met een gemiddelde van circa 370 verkeersbewegingen per dag, verdeeld over de verschillende activiteiten.

Om het geluid vanaf het motocrosscircuit (de voor het geluid maatgevende inrichting op het terrein) naar de omgeving te beperken wordt er in scenario 5 voorzien in een 6 meter hoge geluidwal, gelegen aan de noordelijke zijde van het motocrosscircuit, zoals weergegeven in onderstaande figuur 6.2. Aan het eind van paragraaf 6.5.3 wordt tevens aandacht besteed aan een tweede wal aan de zuidelijke zijde als mogelijk aanvullende voorziening.

6.2 Locatie geluidwal aan de noordelijke zijde van het motocrosscircuit



6.2 Stikstofdepositie

6.2.1 Algemeen

In voorliggend scenario wordt het huidig legaal gebruik zoals beschreven in scenario 2 aangevuld met leisure-activiteiten. Relevant voor de stikstofemissie zijn de werkzaamheden ten behoeve van de bouw van de nieuwe leisurefaciliteiten alsmede de toename in vervoersbewegingen ten gevolge van de uitbreiding van het aanbod op het Eurocircuit-terrein.

6.2.2 Berekeningen

Bouwfase

De gemeente Valkenswaard heeft een voorstel gedaan met betrekking tot de invulling van het combinatiescenario. Op basis van materieelinzet wordt de stikstofemissie bepaald ten gevolge van de bouw van de diverse bouwwerken. De bouwwerkzaamheden worden uitgevoerd met diverse mobiele werktuigen. In tabel 6.1 is op basis van de materieelinzet de stikstofemissie ten gevolge van de bouwfase weergegeven.

16.1 Stikstofdepositie ten gevolge van bouwwerkzaamheden combinatiescenario

Materieel	Milieutype	Inzet in uren	Stikstofemissie in gr/kWh	Vermogen in kW	deellastfactor	Stikstofemissie in kg/
Binnenspeeltuin:						
- Torenkraan	Euro 6	100	0,46	291	0,6	3,2
- Graafmachine	Stage 4	40	0,4	295	0,6	2,8
Clubgebouw crosscircuits:						
- Graafmachine/mobiele kraan	Stage 4	80	0,4	295	0,6	5,7
Geluidwal:						
- Graafmachine/mobiele kraan	Stage 4	80	0,4	295	0,6	5,7
Campusgebouw fietsparcoursen + skatebowl:						
- Graafmachine/mobiele kraan	Stage 4	60	0,4	295	0,6	4,2
Klimwand:						
- Graafmachine/mobiele kraan	Stage 4	30	0,4	295	0,6	2,1
Uitkijktoren:						
- Graafmachine/mobiele kraan	Stage 4	40	0,4	295	0,6	2,8

In de berekening van de bouwfase wordt tevens rekening gehouden met de transportbewegingen weergegeven in tabel 6.2. Met betrekking tot de transportbewegingen worden de emissiekentallen uit AERIUS Calculator (versie 2020) voor licht- en zwaar wegverkeer op buitenwegen gehanteerd.

16.2 Transportbewegingen bouwfase

Omschrijving	Voertuigen per jaar
Wachtwagens	400
Personeelwagens	600

Gebruiksfase

Relevant voor de stikstofemissie in de gebruiksfase van het combinatiescenario is het huidige legaal gebruik inclusief de toename in verkeersaantrekkende werking van de nieuw gerealiseerde faciliteiten. De toename in voertuigen dat het Eurocircuit terrein aandoet bedraagt conform opgave van de gemeente Valkenswaard circa 67.750 voertuigen per jaar.

6.2.3 Rekenresultaten

Om de bijdrage aan de stikstofdepositie ten gevolge van het omvormen naar leisurezone te kunnen beoordelen is op basis van de NO_x-emissie een verspreidingsberekening uitgevoerd middels AERIUS Calculator (versie 2020). In tabel 6.3 zijn de resultaten van de berekening met betrekking tot de bouw-/sloopfase samengevat. In tabel 6.4 zijn de resultaten van de berekening met betrekking tot de gebruiksfase samengevat.

16.3 Bijdrage NO_x-emissie bouwfase

Natura 2000-gebied	Stikstofdepositie in mol/ha/jr
Leenderbos, Grote Heide & De Plateaux	0,01
Strabrechtse Heide & Beuven	0,00
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven	0,00

16.4 Bijdrage NO_x-emissie gebruiksfase

Natura 2000-gebied	Stikstofdepositie in mol/ha/jr
Leenderbos, Grote Heide & De Plateaux	0,03
Strabrechtse Heide & Beuven	0,00
Weerter- en Budelerbergen & Ringselven	0,00

6.3 Luchtkwaliteit

Voor emissie van de luchtkwaliteitsbepalende stoffen in scenario 5 is voor de bestaande inrichtingen hetzelfde gehanteerd als in scenario 2. Aanvullend hierop vindt er enige emissie van luchtverontreinigende stoffen plaats ten gevolge van de extra leisure-activiteiten, met name veroorzaakt door de extra verkeersgeneratie.

De (jaargemiddelde) concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} zijn berekend, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de concentraties in de huidige situatie en in de toekomstige situatie. In tabel 4.3 zijn de hoogste concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in microgram per kubieke meter ter plaatse van de beoordelingsposities weergegeven. Tussen haakjes is de toename van de concentratie ten opzichte van de achtergrondconcentratie weergegeven.

16.5 Berekende jaargemiddelde concentratie luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van scenario 5

Positie	Omschrijving	Jaargemiddelde concentratie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		
		NO_2	PM_{10}	$\text{PM}_{2,5}$
1	Weerderdijk 5	12,7 (0,0)	19,9 (0,0)	12,3 (0,0)
2	Victoriedijk 27	13,6 (0,2)	20,0 (0,1)	12,4 (0,0)
3	Victoriedijk 25	13,6 (0,1)	20,0 (0,1)	12,4 (0,0)
4	Venbergsesweg 34	13,0 (0,1)	20,1 (0,0)	12,4 (0,0)
5	Venbergsesweg 24	13,0 (0,0)	20,1 (0,0)	12,4 (0,0)
6	Mgr. Smetsstraat 37a	12,9 (0,0)	20,1 (0,0)	12,4 (0,0)
7	Mgr. Smetsstraat 44	13,5 (0,0)	20,1 (0,0)	12,4 (0,0)
8	Kantine fietscrossvereniging	13,5 (0,1)	20,1 (0,0)	12,4 (0,0)
9	Kantine politiehondenvereniging	13,5 (0,1)	20,1 (0,1)	12,4 (0,0)
10	Kantine schietvereniging	13,5 (0,0)	20,1 (0,0)	12,3 (0,0)
11	Kantine wielervedeniging	13,5 (0,0)	20,1 (0,0)	12,3 (0,0)
12	Camping	12,8 (0,1)	19,9 (0,1)	12,3 (0,0)

6.4 Geluid

6.4.1 Bronvermogens

De gehanteerde bronvermogens voor de activiteiten op de verschillende bestaande inrichtingen in scenario 5 zijn gelijk aan de bronvermogens in scenario 2 (zie paragrafen 4.4.1 tot en met 4.4.6).

Met betrekking tot de geluidemissie van de leisure-activiteiten zijn de verkeersbewegingen ten behoeve van de verschillende inrichtingen van belang. In totaal wordt hiervoor uitgegaan van gemiddeld 370 motorvoertuigbewegingen per dag. Conform de uitgangspunten voor personenwagens op de overige inrichtingen wordt hiervoor een gemiddelde snelheid van 10 kilometer per uur aangehouden met een bijbehorend bronvermogen van circa 85 dB(A).

6.4.2 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Rallycrosscircuit

In tabel 6.6 zijn de belangrijkste rekenresultaten voor de activiteiten op het rallycrosscircuit ter hoogte van woningen weergegeven, voor een rekenhoogte van 1,5 m. Het effect van de aarden wal ten noorden van het motocrosscircuit leidt hierbij slechts tot een reductie van maximaal 0,2 dB(A) ten opzichte van de rekenresultaten in scenario 2. Vanwege deze zeer geringe verschillen van de rekenresultaten ten opzichte van de resultaten in scenario 2 zijn er geen veranderingen in de geluidcontouren door het rallycrosscircuit. Deze geluidcontouren zijn gegeven in figuren 2 tot en met 6.

16.6 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau rallycrosscircuit

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$) in dB(A)			
		in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)			
		EK / WK rallycross + NK-wedstrijden	Clubkampioenschappen 6 dagen	Vrije trainingsdagen 12 dagen	Opleidingsdagen en teamtestdagen 22 dagen
		6 + 6 dagen			
1	Victoriedijk 27	48,9	45,6	47,9	37,9
2	Victoriedijk 25	48,1	44,8	47,1	37,1
3	Victoriedijk 15	44,5	41,2	43,5	33,5
4	Venbergsesweg 36	44,0	40,7	43,0	33,0
5	Venbergsesweg 24	43,4	40,1	42,4	32,4
6	Mgr. Smetsstraat 40	47,9	44,5	46,8	36,8
7	Mgr. Smetsstraat 44	51,1	47,8	50,0	40,1
8	Mgr. Smetsstraat 46	50,4	47,1	49,4	39,4
9	Weenderdijk 5	56,5	53,2	55,5	45,5
10	Victoriedijk 21	46,1	42,8	45,1	35,1
11	Woonwijk Lage Heide	44,5	41,2	43,5	33,5
12	Weenderdijk 3	43,8	40,5	42,8	32,8

Motocrosscircuit

In tabel 6.7 zijn de belangrijkste rekenresultaten voor de activiteiten op het motocrosscircuit ter hoogte van woningen weergegeven, voor een rekenhoogte van 1,5 m. Tussen haakjes bij de MotoGP staat hierbij het verschil met het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in scenario 2. Het verschil voor de overige activiteiten is hetzelfde als voor scenario 2.

Voor het motocrosscircuit leidt het aanleggen van de wal aan de noordelijke zijde tot een reductie van 2,0 dB bij woonwijk Lage Heide. De grootste reductie bedraagt 2,8 dB(A) en wordt berekend ter hoogte van de Monseigneur Smetsstraat 44. Vanwege deze reducties worden in figuur 12 en 13 de 50 dB(A)-geluidcontouren gegeven voor de Grand Prix voor Motocross en de nationale KNMV-wedstrijden in scenario 2 en scenario 5. In deze figuren wordt het effect van de aarden wal aan de noordzijde verduidelijkt.

16.7 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau motocrosscircuit

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Aeq,T}$) in dB(A)				
		in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)				
		Grand Prix voor motocross 2 dagen	Nationale wedstrijden 4 dagen	Eendaagse wedstrijden 2 dagen	Trainingsdagen 70 dagen	Jeugdwedstrijd 1 dag
1	Victoriedijk 27	64,6 (-0,2)	61,9	55,8	52,2	47,6
2	Victoriedijk 25	63,4 (-0,1)	60,7	54,5	51,0	46,4
3	Victoriedijk 15	58,2 (+0,2)	55,4	49,2	45,8	41,2
4	Venbergsseweg 36	56,2 (-0,3)	53,5	47,5	43,8	39,2
5	Venbergsseweg 24	53,4 (-1,4)	50,7	44,7	40,9	36,4
6	Mgr. Smetsstraat 40	57,5 (-2,3)	54,8	48,8	45,0	40,5
7	Mgr. Smetsstraat 44	59,5 (-2,8)	56,9	50,9	47,1	42,5
8	Mgr. Smetsstraat 46	58,5 (-2,5)	55,9	49,8	46,0	41,5
9	Weerdendijk 5	61,0 (+0,4)	58,3	52,2	48,7	44,1
10	Victoriedijk 21	60,1 (+0,3)	57,5	51,4	47,8	43,2
11	Woonwijk Lage Heide	54,4 (-2,0)	51,8	45,6	41,9	37,4
12	Weerdendijk 3	51,7 (+1,1)	49,0	42,8	39,4	34,8

Overige verenigingen

In tabel 6.8 zijn de belangrijkste rekenresultaten voor de akoestisch meest relevante activiteiten van de overige verenigingen ter hoogte van woningen weergegeven, voor een rekenhoogte van 1,5 m.

16.8 Rekenresultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau overige verenigingen

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Aeq,T}$) in dB(A)		
		Wielervereniging, wedstrijdsituatie veldrijden	Fietscrossvereniging, wedstrijdsituatie	Politiehondenvereniging, trainingsituatie
		Dagperiode	Dagperiode	Avondperiode
1	Victoriedijk 27	30,9	< 25	< 25
2	Victoriedijk 25	30,0	< 25	< 25
3	Victoriedijk 15	25,7	< 25	< 25
4	Venbergsseweg 36	25,9	< 25	34,4
5	Venbergsseweg 24	27,9	< 25	34,6
6	Mgr. Smetsstraat 40	34,5	34,0	< 25
7	Mgr. Smetsstraat 44	39,3	35,1	< 25
8	Mgr. Smetsstraat 46	37,4	32,6	< 25
9	Weerdendijk 5	41,1	< 25	27,1
10	Victoriedijk 21	27,4	< 25	< 25
11	Woonwijk Lage Heide	29,9	27,1	< 25
12	Weerdendijk 3	26,8	< 25	< 25

Leisure-activiteiten

Uit de berekeningen van de geluidniveaus ten gevolge van de nieuwe inrichtingen volgt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van alle vervoersbewegingen op de nieuwe leisure-faciliteiten ten hoogste circa 20 dB(A) bedraagt.

6.4.3 Rekenresultaten maximale geluidniveaus

Cross-circuits

De uitgangspunten voor de optredende geluidpieken ten gevolge van de circuits zijn hetzelfde als voor scenario 2 (zie paragraaf 4.4.8). In tabel 6.9 worden de berekende maximale geluidniveaus ter hoogte van woningen (beoordelingshoogte 1,5 m) ten gevolge van de crosscircuits gegeven, waarbij rekening wordt gehouden met de aarden wal ten noorden van het motocrosscircuit.

6.9 Rekenresultaten maximale geluidniveaus circuits

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Maximaal geluidniveau (L_{max}) in dB(A) in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur), h = 1,5 m			
		Rallycross wedstrijden	Vrije trainingen, opleidingen, team testdagen rallycross	Motocrosswedstrijden	Motocrosstrainingen
1	Victoriedijk 27	70,7	61,3	73,5	68,5
2	Victoriedijk 25	69,8	60,3	72,6	66,9
3	Victoriedijk 15	65,7	57,1	68,7	60,6
4	Venbergsesweg 36	64,8	56,3	67,5	59,4
5	Venbergsesweg 24	63,9	55,5	66,4	57,1
6	Mgr. Smetsstraat 40	66,4	59,1	69,8	59,6
7	Mgr. Smetsstraat 44	69,0	62,9	72,5	61,0
8	Mgr. Smetsstraat 46	68,0	62,0	71,8	59,7
9	Weenderdijk 5	73,8	69,8	77,9	63,5
10	Victoriedijk 21	67,2	57,2	70,9	61,6
11	Woonwijk Lage Heide	63,6	56,2	67,0	57,1
12	Weenderdijk 3	62,5	58,5	64,2	56,6

Overige verenigingen

In tabel 6.10 worden de berekende maximale geluidniveaus ter hoogte van woningen (beoordelingshoogte 1,5 m) door de overige verenigingen gegeven. De aarden wal heeft geen invloed op deze geluidniveaus en daarom zijn deze hetzelfde als in scenario 2.

16.10 Rekenresultaten maximale geluidniveaus overige verenigingen

Positie (zie figuur 1)	Omschrijving	Maximaal geluidniveau (L_{max}) in dB(A), h = 1,5 m			
		Wielervereniging, wedstrijdsituatie in de dagperiode	Fietscrossvereniging, wedstrijdsituatie in de dagperiode	Politiehondenvereniging, trainingsituatie in de dag- en avondperiode	Schietvereniging, trainingsituatie in de dagperiode
1	Victoriedijk 27	41,7	25,2	29,3	36,1
2	Victoriedijk 25	40,3	26,3	36,3	38,4
3	Victoriedijk 15	33,7	31,8	37,2	37,2
4	Verbergseweg 36	32,7	34,3	49,2	39,3
5	Verbergseweg 24	34,7	36,2	49,4	39,1
6	Mgr. Smetsstraat 40	42,1	45,6	31,3	51,8
7	Mgr. Smetsstraat 44	47,8	47,4	40,9	64,7
8	Mgr. Smetsstraat 46	45,2	44,7	37,5	73,7
9	Weerderdijk 5	54,5	32,3	43,0	56,0
10	Victoriedijk 21	36,7	29,7	32,7	36,0
11	Woorwijk Lage Heide	36,7	39,0	24,9	43,7
12	Weerderdijk 3	37,1	26,7	38,2	50,0

Leisure-activiteiten

De leisure-activiteiten geven geen aanleiding tot extra piekgeluidbronnen. Net als voor de overige verenigingen treden piekgeluiden naar verwachting op door het dichtslaan van autoportieren. Daarom zullen de te verwachten piekgeluidniveaus ter hoogte van de beoordelingsposities vergelijkbaar zijn met die van de overige verenigingen (zie tabel 6.10).

6.5 Beoordeling

6.5.1 Stikstofdepositie

Uit de berekening met betrekking tot de bouwfase volgt een toename van stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied: "Leenderbos, Grootte heide & De Plateau" van 0,01 mol/ha/jr. Om een dergelijke overschrijding te voorkomen en (significant) negatieve effecten uit te kunnen sluiten ten gevolge van de bouw van de leisure-faciliteiten kan aan de volgende oplossingen worden gedacht:

- de emissie van de huidige inrichtingen in het jaar van de bouw met 25% te verminderen (bijvoorbeeld: geen cross-activiteiten voor 3 maanden in het jaar van de bouw/aanleg), of:
- de bouwwerkzaamheden niet in 1 kalenderjaar laten plaatsvinden, of:
- gebruik maken van (stikstof)emissiearm materieel voor de bouw van de leisure-faciliteiten.

Met betrekking tot de gebruiksfase geldt dat een zeer beperkte (oplosbare) toename van 0,03 mol/ha/jr wordt berekend. Deze is met name toe te schrijven aan de toename van verkeer dat het Eurocircuit terrein en de nieuw gerealiseerde leisure-faciliteiten aandoet.

Voor een oplossing op maat is het aan te raden om voor dit scenario aanvullend onderzoek te verrichten naar:

- de depositiebijdrage per inrichting om inzichtelijk te maken waar de knelpunten liggen;
- de referentiesituatie voor de overige terreinen;
- een optimale verkeersafwikkeling van het terrein.

Gezien de beperkte overschrijding van 0,03 mol/ha/jr die nu wordt berekend kan worden verwacht dat met meer inzicht op deze punten een oplossing kan worden geformuleerd die niet ten koste hoeft te gaan van de exploitatie van de circuits of van de leaserefuncties.

Mochten er toch maatregelen noodzakelijk zijn, dan kan worden gedacht aan de volgende oplossingsrichtingen:

- het terugbrengen van het aantal vervoersbewegingen langs het Natura 2000-gebied, bijvoorbeeld door het instellen van een verplichte rijroute bij publieksevenementen;
- het stimuleren van het vervoer per fiets, middels het inrichten van "park & bike locaties";
- het stimuleren van elektrisch rijden op de circuits. Met name voor jeugd-motocross wordt verwacht dat er de komende jaren steeds meer op elektrische crossmotoren wordt overgegaan.

6.5.2 Luchtkwaliteit

Uit de rekenresultaten voor luchtkwaliteit volgt dat de maximale daggemiddelde concentratie van PM₁₀ 8 keer wordt overschreden in scenario 5. De maximale uurgemiddelde concentratie van NO₂ wordt in scenario 5 geen enkele keer overschreden.

Voor de jaargemiddelde concentraties van PM₁₀, PM_{2,5} en NO₂ wordt voldaan aan de grenswaarden zoals gesteld in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Tevens wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden voor het aantal overschrijdingen per jaar van de daggemiddelde concentratie PM₁₀ en de uurgemiddelde concentratie NO₂.

6.5.3 Geluid

Formele toetsing (Wet geluidhinder)

Rallycross

Uit tabel 6.6 volgt dat de rekenresultaten voor het rallycrosscircuit in scenario 5 marginaal anders zijn dan de resultaten in scenario 2 (zie tabel 4.19). De 50 dB(A)-contouren voor de verschillende activiteiten zullen dus ook niet anders zijn dan in scenario 2. Deze contouren zijn weergegeven in figuren 2 tot en met 6 achter het rapport. Evenals voor scenario 2 kan worden geconcludeerd dat alle activiteiten op het rallycrosscircuit ruimschoots binnen de vastgestelde 50 dB(A)-contour van rechtswegen passen.

Uit de rekenresultaten volgt verder dat de geluidbelasting ten gevolge van de rallycross voor het EK/WK rallycross (12 dagen per jaar) op 1,5 meter hoogte maximaal 56 dB(A) ter hoogte van woningen bedraagt. Hiermee wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder bij wijziging van een industriële geluidzone van 60 dB(A) zoals gesteld voor woningen.

Vergelijking met geluidnormen uit de Handreiking en het Activiteitenbesluit

Rallycross

Zoals vermeld bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op een beoordelingshoogte van 1,5 meter ten hoogste 56,5 dB(A) ter hoogte van de woning Weerderdijk 5. Op de overige posities is de geluidbelasting ten hoogste circa 53 dB(A), waarmee wordt voldaan aan de grenswaarde uit de Handreiking voor bestaande inrichtingen van 55 dB(A). Hierbij wordt opgemerkt dat in de berekeningen een extra marge van 3 dB(A) is gehanteerd voor het bronvermogen van de rallycrossauto's.

Bij de test- en opleidingsdagen (de meest voorkomende bedrijfssituatie) bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van de rallycrossauto's ten hoogste circa 46 dB(A) ter hoogte van de Weerderdijk. Hiermee wordt bij alle woningen ruimschoots voldaan aan de standaard grenswaarde uit het Activiteitenbesluit milieubeheer voor niet-vergunningplichtige inrichtingen van 50 dB(A). Op alle overige posities bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 40 dB(A), waarmee tevens wordt voldaan aan de richtwaarde voor inrichtingen in een landelijke omgeving uit de Handreiking van 40 dB(A).

Op basis van deze rekenresultaten kan worden geconcludeerd dat er in scenario 5 geen noodzaak bestaat om de huidige geluidzone in stand te houden, omdat de activiteiten van het rallycrosscircuit kunnen worden georganiseerd binnen de mogelijkheden uit het Activiteitenbesluit.

Motocross

Uit de rekenresultaten in tabel 6.7 volgt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten gevolge van het motocrosscircuit ter hoogte van de beoordelingsposities aan de noordzijde van het circuit (Monseigneur Smetsstraat en woonwijk Lage Heide) circa 2 tot 3 dB(A) lager is dan berekend in scenario 2 (zie tabel 4.20). Dit is het gunstige effect van de geluidwal direct ten noorden van het crosscircuit. Deze reductie is van toepassing op de gehele woonwijk Lage Heide (en niet alleen de eerstelijns woonbebouwing). In figuren 12 en 13 wordt een vergelijking gegeven van de 50 dB(A)-contouren voor respectievelijk MotoGP en KNMV-wedstrijden in scenario 2 en scenario 5. Uit figuur 12 volgt dat de 50 dB(A)-contour voor de MotoGP-wedstrijden in scenario 5 nog wel over woonwijk Lage Heide valt, maar iets minder ruim dan in scenario 2. Uit figuur 13 volgt dat voor de KNMV-wedstrijden geldt dat de 50 dB(A)-contour in scenario 5 ongeveer samenvalt met de meest zuidelijke rand van woonwijk Lage Heide.

De geluidbelasting ten gevolge van de meest luidruchtige motocross-wedstrijden (GP voor motocross, 2 dagen per jaar) bedraagt circa 65 dB(A) ter hoogte van de dichtstbijzijnde woningen (Victoriedijk 27). Tijdens nationale wedstrijden (4 dagen per jaar) bedraagt de geluidbelasting hier ten hoogste circa 62 dB(A) en tijdens de ééndaagse wedstrijden ten hoogste 56 dB(A). Gedurende 8 dagen per jaar is er daarmee sprake van een geluidbelasting die bij de woningen hoger is dan de grenswaarde uit de Handreiking van 55 dB(A) voor bestaande inrichtingen. Deze dagen kunnen worden georganiseerd onder het '12-dagen-criterium' uit de Handreiking. Met behulp van een geluidwal ten zuiden van het crosscircuit

kan ter hoogte van de woningen aan de Victoriedijk een reductie worden bewerkstelligd van maximaal ca. 2 dB(A) (zie einde van deze paragraaf).

Op alle overige dagen (trainingen en jeugdwedstrijden) bedraagt de geluidbelasting ten hoogste circa 52 dB(A) op een beoordelingshoogte van 1,5 meter, optredend ter hoogte van Victoriedijk 27. Voor deze dagen wordt dus ruimschoots voldaan aan de genoemde grenswaarde van 55 dB(A) voor bestaande inrichtingen.

Overige verenigingen

Uit de rekenresultaten voor de overige verenigingen volgt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de wielervereniging, de fietscrossvereniging en de politiehondenvereniging ten hoogste respectievelijk 41, 35 en 35 dB(A) bedragen in de dag- of avondperiode. Met dergelijke geluidniveaus wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. De geluidniveaus voor de wielervereniging treden alleen op tijdens de incidentele wedstrijd situatie. In de normale trainingssituatie, waarbij er geen omroepinstallatie actief is en minder personenwagens naar de inrichting komen, zal het geluidniveau ruimschoots lager zijn dan bovenstaande berekende waarde en naar verwachting volledig opgaan in het omgevingsgeluid.

Leisure-activiteiten

Het berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten gevolge van verkeersbewegingen bij de nieuwe leisure-faciliteiten bedraagt ten hoogste circa 20 dB(A). Hiermee kan worden gesteld dat het geluid van personenwagens op de inrichtingen opgaat in het omgevingsgeluid en niet als relevant kan worden beschouwd. De leisure-activiteiten zullen derhalve niet leiden tot een toename van het geluidniveau in de omgeving.

Maximale geluidniveaus

Rallycross

De maximale geluidniveaus ten gevolge van rallycrosswedstrijden en de meest overige activiteiten bedragen respectievelijk 74 en 70 dB(A), optredend ter hoogte van de Weerderdijk 5. Hiermee wordt voor alle bedrijfssituaties voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde uit de Handreiking van 75 dB(A) voor bestaande inrichtingen.

Motocross

De optredende maximale geluidniveaus ten gevolge van de motocrosswedstrijden en trainingen bedragen respectievelijk 78 en 68 dB(A). Deze geluidniveaus treden op ter hoogte van respectievelijk de Weerderdijk 5 (tijdens de start van de wedstrijden) en de Victoriedijk 27.

De standaard grenswaarde voor het maximale geluidniveau uit de Handreiking bedraagt 70 dB(A) en kan worden verhoogd naar maximaal 75 dB(A) voor bestaande inrichtingen. Aan deze waarde van 75 dB(A) kan in de wedstrijd situatie alleen niet worden voldaan ter hoogte van de Weerderdijk 5. Voor de wedstrijddagen kunnen echter wel hogere grenswaarden worden verleend in het kader van het 12-dagen-criterium.

Voor de trainingssituatie wordt hiermee ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor maximale geluidniveaus uit de Handreiking van 75 dB(A) voor bestaande inrichtingen. Tevens wordt voldaan aan de standaardgrenswaarde uit het Activiteitenbesluit van 70 dB(A) in de dagperiode voor niet-vergunningplichtige inrichtingen.

Overige verenigingen

Het maximale geluidniveau ten gevolge van de wielervereniging, de fietscrossvereniging en de politiehondenvereniging bedraagt ten hoogste 49 dB(A), en treedt op ten gevolge van de politiehondenvereniging ter hoogte van de Venbergseweg 24. Hiermee wordt in alle situaties ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer van 70 en 65 dB(A) in de dag- en de avondperiode.

Voor de schietvereniging bedraagt het maximale geluidniveau 74 dB(A) ter hoogte van de Monseigneur Smetsstraat 46. Deze maximale geluidniveaus treden alleen op in de dagperiode. Hiermee wordt de grenswaarde van 70 dB(A) uit het Activiteitenbesluit milieubeheer formeel overschreden met 4 dB. De woning is echter gelegen aan hetzelfde adres als de schietbaan. Derhalve kan in redelijkheid worden aangenomen dat de bewoners de schietvereniging faciliteren en daarom geen hinder zullen ondervinden van de activiteiten op de schietbaan. Het maximale geluidniveau ter hoogte van de overige toetspunten bedraagt 67 dB(A), waarmee ter hoogte van deze woningen wel kan worden voldaan aan de genoemde grenswaarde van 70 dB(A).

Mogelijke aanvullende voorzieningen

Ten behoeve van (verdere) beperking van het geluid in de omgeving zou kunnen worden gekeken naar de realisatie van aanvullende geluidafschermdende voorzieningen rond het motocrosscircuit, zoals bijvoorbeeld een geluidwal aan de zuidzijde van het circuit om het geluid ter hoogte van de beoordelingsposities aan de Victoriédijk te beperken. Hiertoe zijn enkele aanvullende berekeningen uitgevoerd met een extra geluidscherm op de locatie zoals aangegeven in figuur 6.3.

f6.3 Mogelijke locatie aanvullende afschermdende voorziening





Uit deze berekeningen volgt dat de optimale hoogte van de voorziening op deze locatie circa 6 meter bedraagt. Bij deze hoogte wordt er een reductie bewerkstelligd van 2,1 dB bij de woning aan de Victoriedijk 27, 1,6 dB bij Victoriedijk 25 en 1,7 dB bij Victoriedijk 21. Indien dit scherm als aarden wal wordt uitgevoerd, dient tevens rekening te worden gehouden met een benodigde horizontale ruimte van circa 14 meter om tot een hoogte van 6 meter te komen.

7 Samenvattende beoordeling

In dit rapport zijn de onderwerpen stikstofdepositie, luchtkwaliteit en geluid beschouwd voor vier scenario's ten behoeve van het nieuw vast te stellen bestemmingsplan voor het Eurocircuitterrein in Valkenswaard:

- scenario 1: "Omvormen terrein naar natuur";
- scenario 2: "Huidig feitelijk legaal gebruik";
- scenario 3: "Omvormen terrein tot leisurezone";
- scenario 5: "Combinatie-scenario van huidig gebruik en leisure-activiteiten".

In een eerder onderzoek (zie rapport EA 1040-4-RA-001 d.d. 22 februari 2021) is dit ook al gedaan voor scenario 4 "Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren".

In onderstaande tabel 7.1 wordt een beoordeling gegeven van de effecten van de verschillende scenario's op de beschouwde onderwerpen. Hierbij wordt scenario 2 (huidig legaal gebruik) als referentie gebruikt voor de overige scenario's. Een beoordeling van + of ++ betekent hierbij dat het milieu-aspect beter wordt beoordeeld ten opzichte van scenario 2 (minder geluid, minder stikstofdepositie, betere luchtkwaliteit). Een beoordeling van - of -- betekent dat het milieu-aspect slechter wordt beoordeeld.

t7.1 Effecten van scenario's op beschouwde milieu-onderwerpen

Betreft	Scenario 1: omvormen natuur	Scenario 2: Huidig gebruik	Scenario 3: Leisurezone	Scenario 4: max. faciliteren crossen	Scenario 5: combinatie
Stikstofdepositie	++	0	+	-	0/-
Luchtkwaliteit	++	0	+	-	0
Geluid	++	0	++	-	0/+

In tabel 7.2 is een overzicht opgenomen van de effecten van de scenario's ten opzichte van de wettelijke normen.

t7.2 Beoordeling scenario's ten opzichte van wettelijke normen (voldoet ja/nee)

Betreft	Scenario 1: Omvormen natuur	Scenario 2: Huidig gebruik	Scenario 3: Leisurezone	Scenario 4: Max. faciliteren crossen	Scenario 5: Combinatie
Stikstofdepositie	Ja	Ja	Ja	Nee ¹	Nee ¹
Luchtkwaliteit	Ja	Ja	Ja	Ja ¹	Ja
Geluid	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

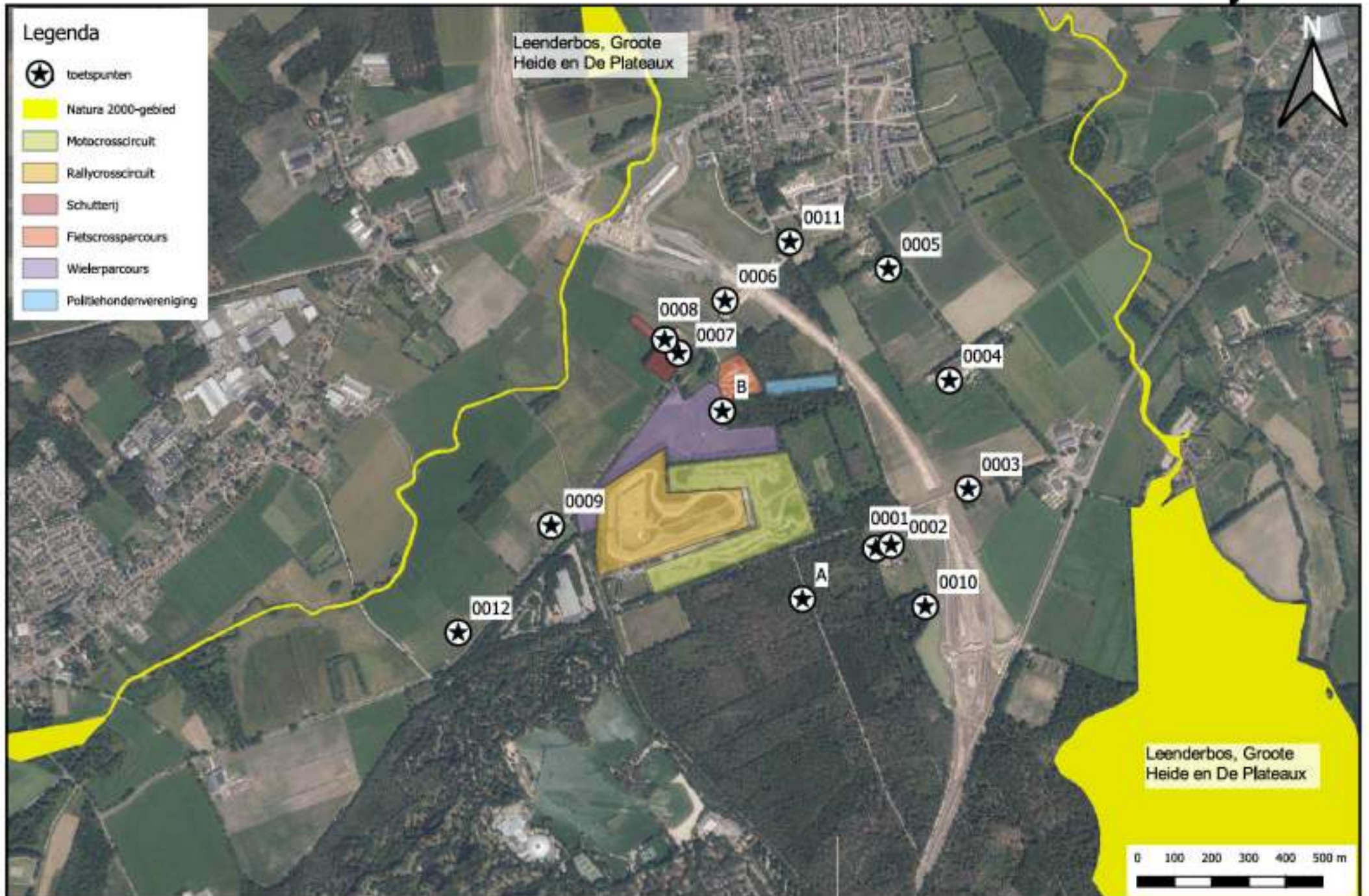
¹ Voor scenario 4 (maximaal faciliteren crossen) ontstaat er een geringe overschrijding van de stikstofnorm. Om te kunnen voldoen kan bijvoorbeeld het aantal crossuren op het terrein van MVV bij trainingen (gemiddeld over het jaar) worden teruggebracht van 100 (wens MVV) naar 70.

- ² Voor scenario 4 (maximaal faciliteren crossen) is het onderwerp luchtkwaliteit niet kwantitatief onderzocht. Naar verwachting ontstaat hier echter geen knelpunt.
- ³ Voor scenario 5 (combinatiescenario) ontstaan er geringe overschrijdingen van de stikstofnorm in de bouwfase en in de gebruiksfase. Deze overschrijdingen zijn echter dusdanig klein dat ze hoogstwaarschijnlijk kunnen worden opgeheven met oplossingen/maatregelen die niet ten koste hoeven te gaan van de exploitatie van de circuits of de overige activiteiten.

Dit rapport bevat 56 pagina's en 12 figuren.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Schoneker', is written over a horizontal line. The signature is stylized and slanted upwards to the right.

Zoetermeer,



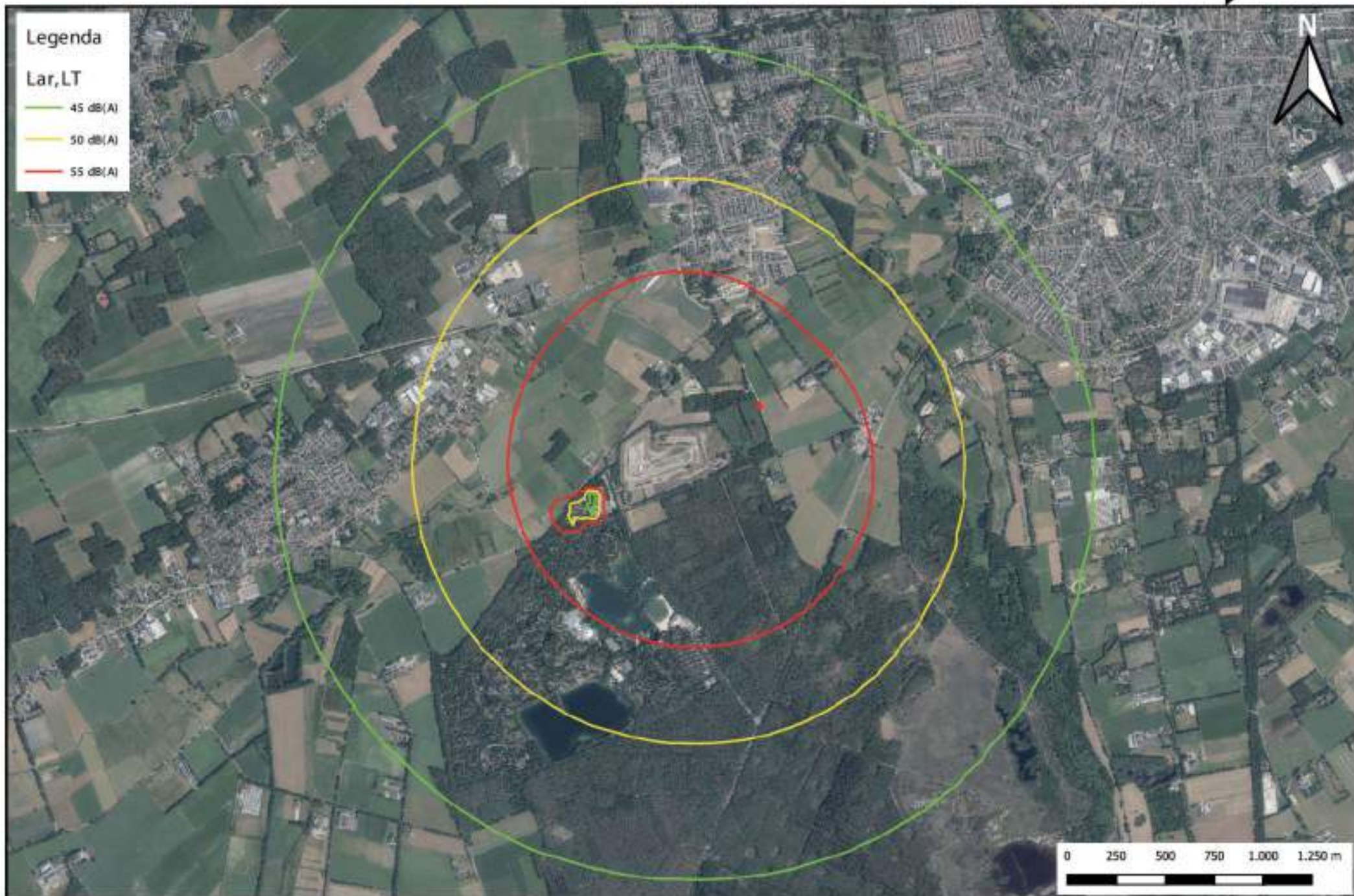




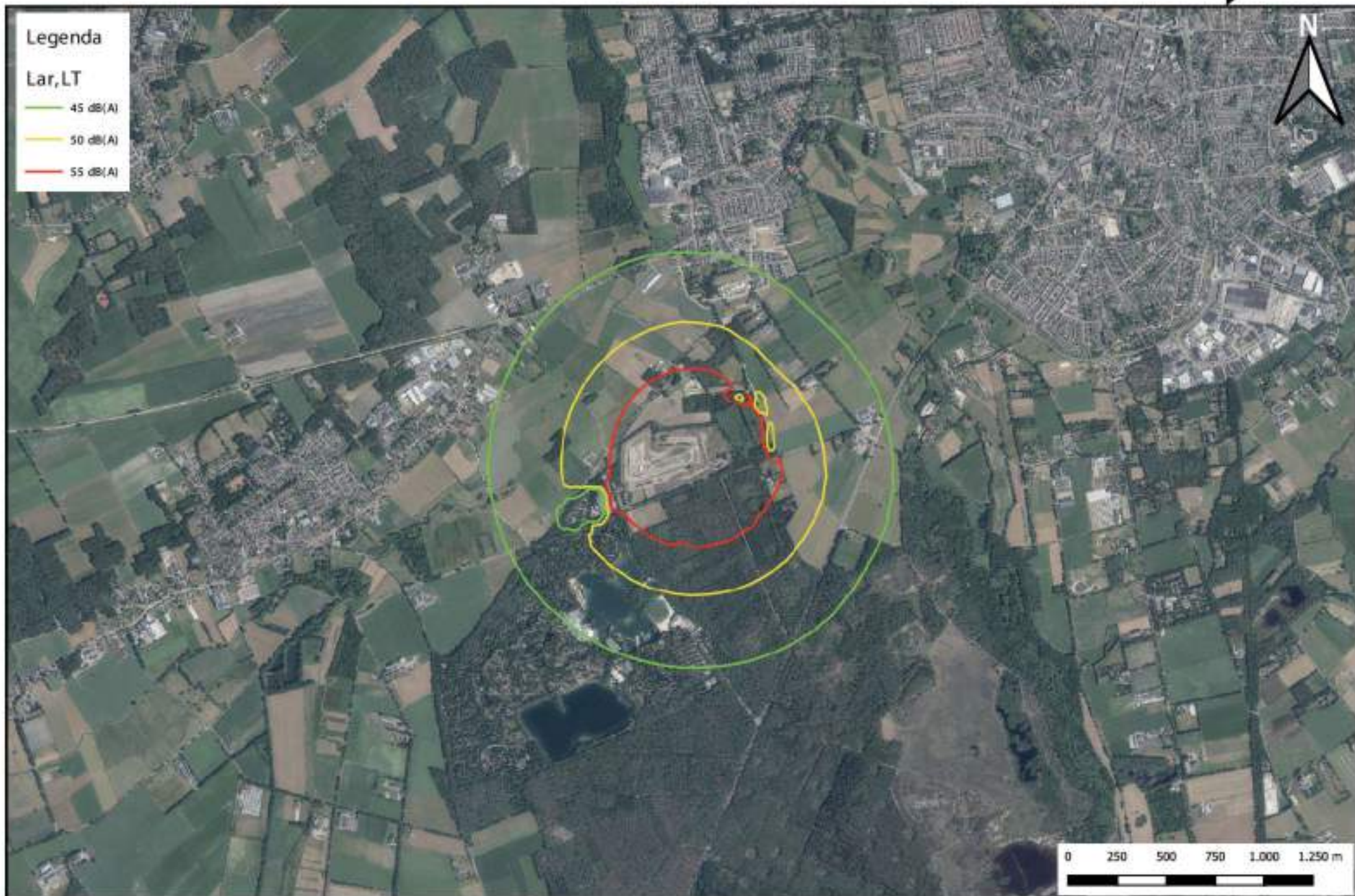


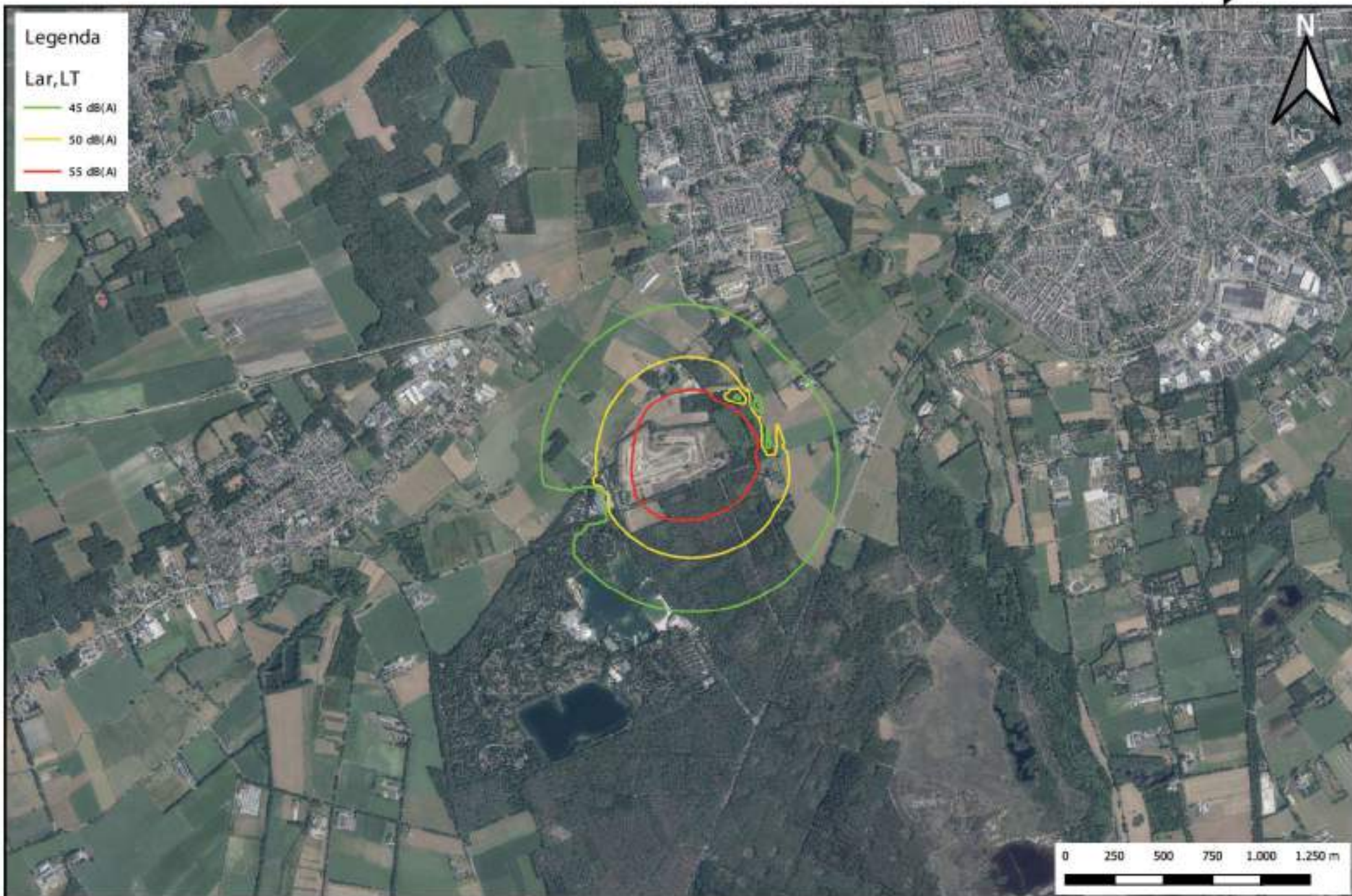


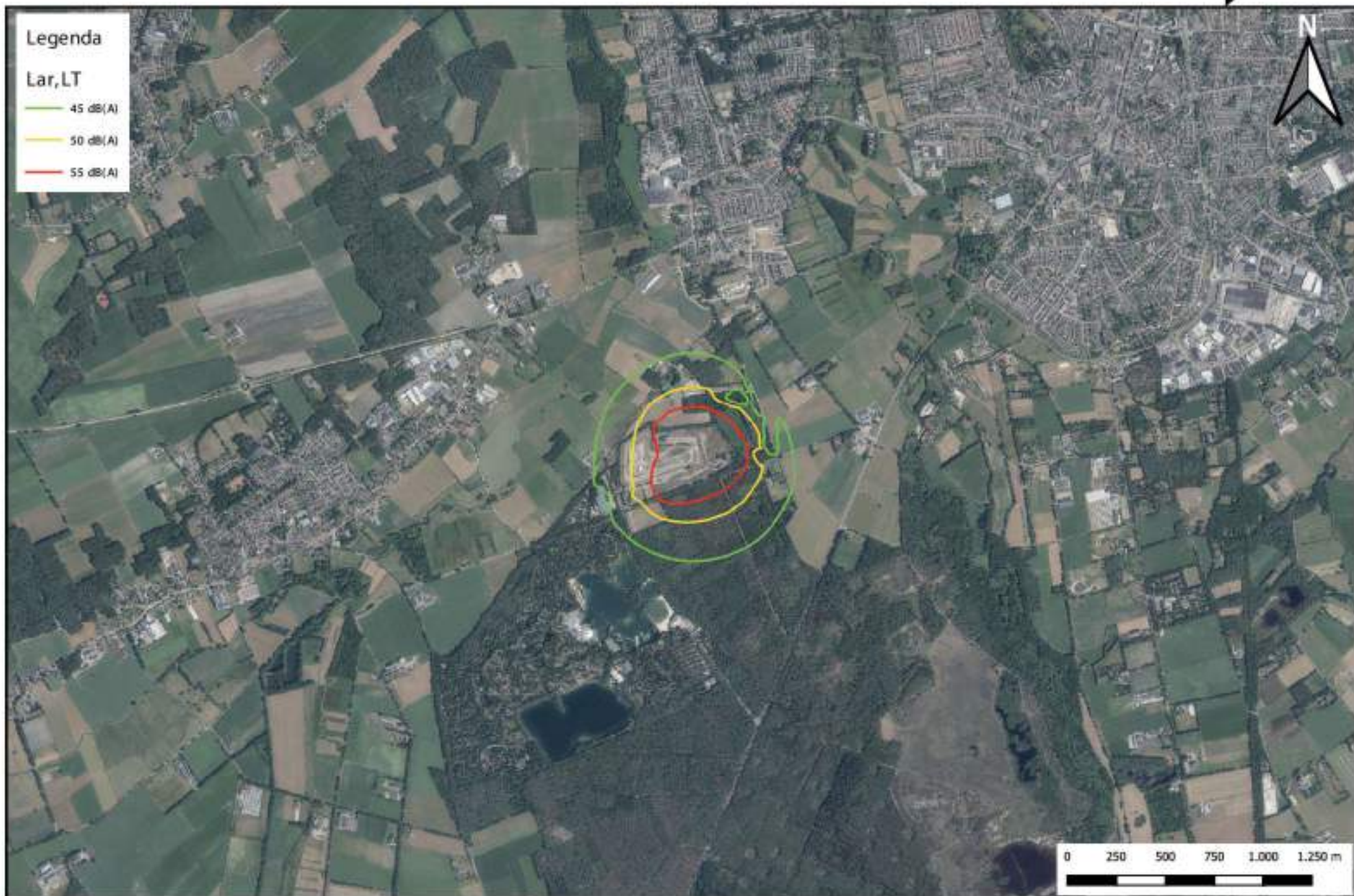


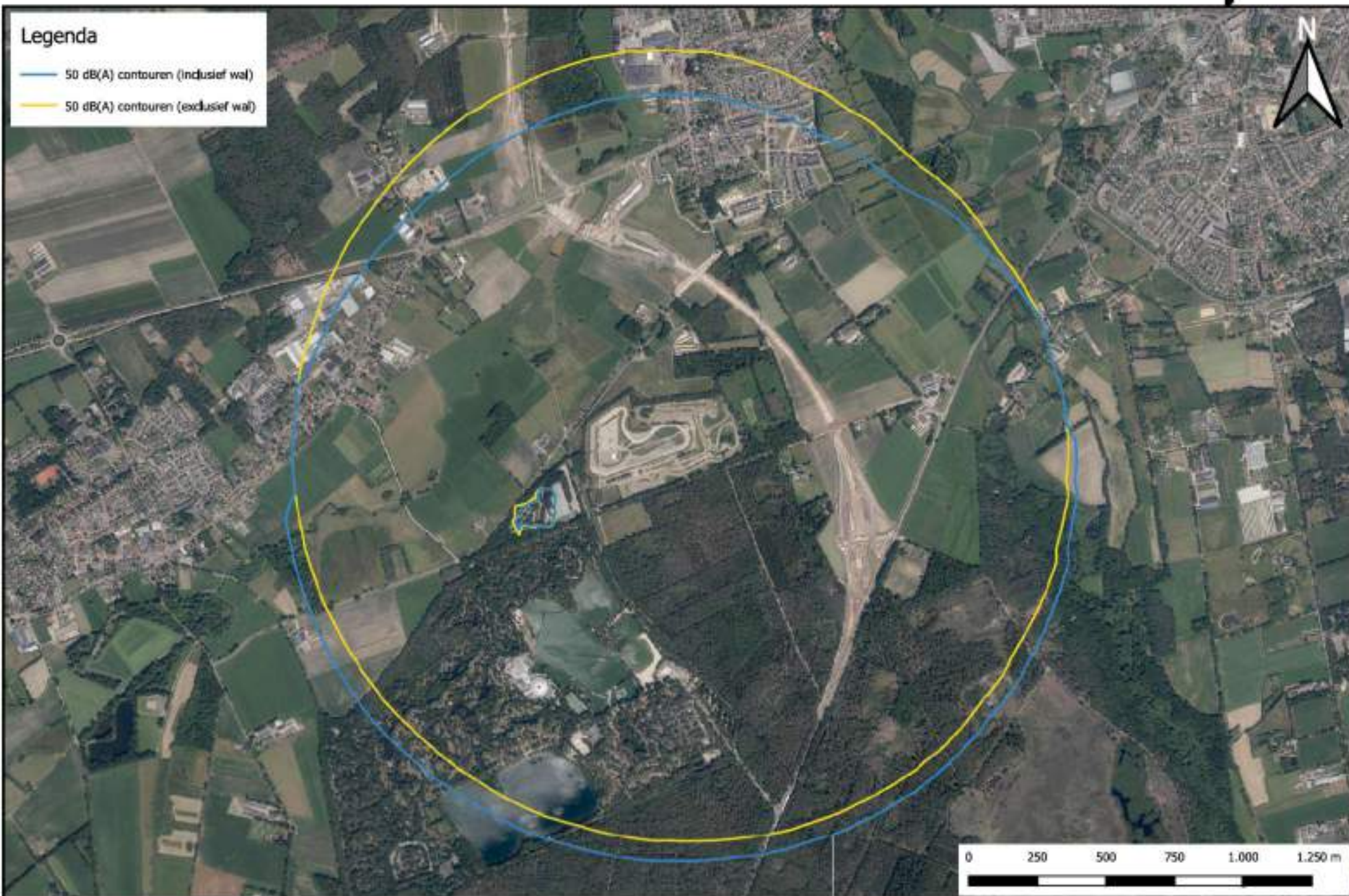


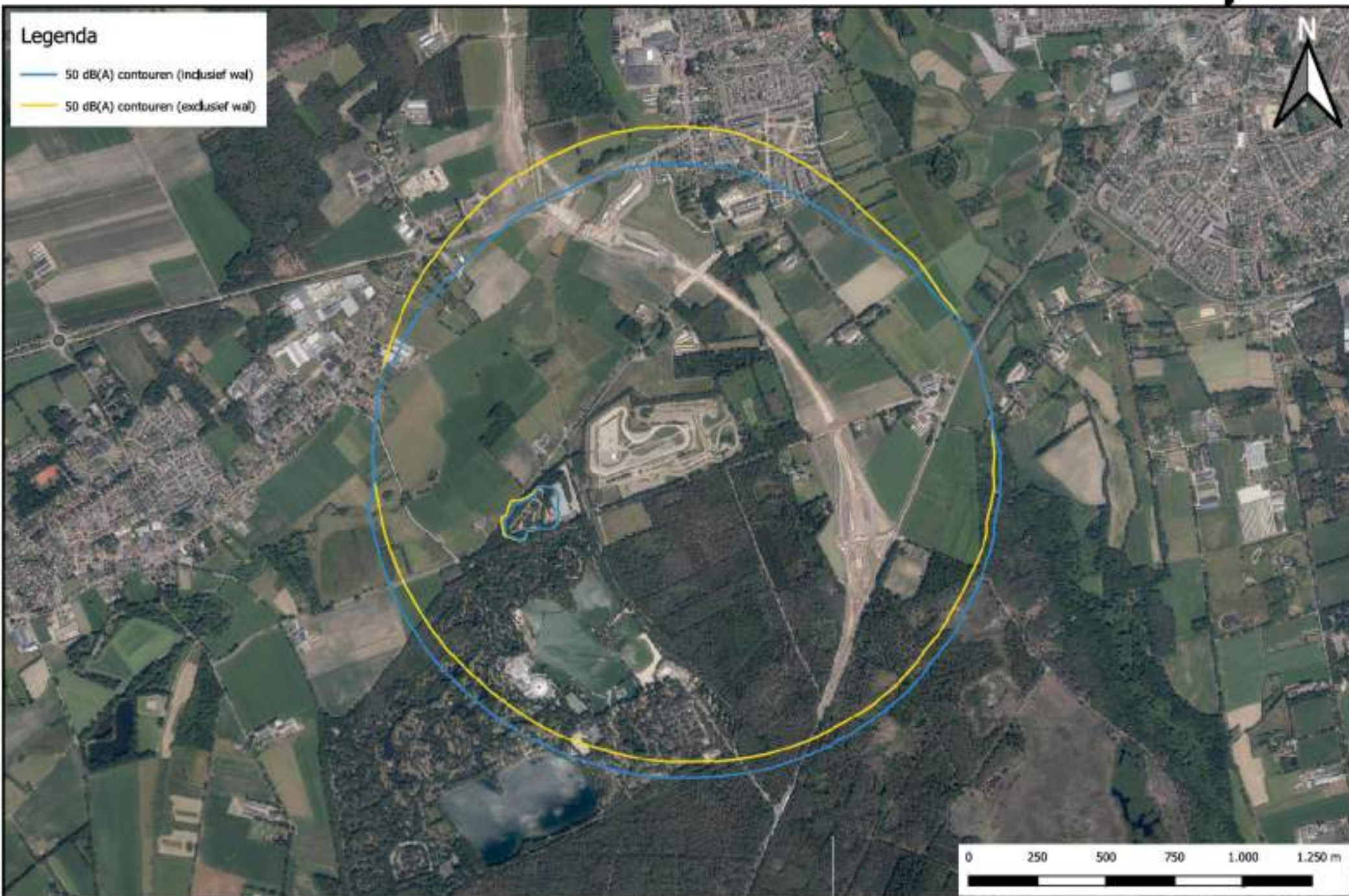












Bijlage 10
Rapport
Accent
Adviseurs
beoordeling
ruimtelijke
ordening

A a

BA

Beoordeling effecten toekomstscenario's Eurocircuit-terrein

criterium ruimtelijke ordening

Gemeente Valkenswaard

Colofon

Titel:	Beoordeling effecten toekomstscenario's Eurocircuit-terrein
Auteur(s):	Roel Mennen
Gemeente:	Valkenswaard
Projectnaam:	Locatiescan Eurocircuit
Projectnummer:	21032
Datum:	16 april 2021
Status:	TOE01-21032-01d
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor goed**

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Beleidsscan	5
2.1	Regionaal beleid	5
2.2	Gemeentelijk beleid	5
3	Omgevingstoets	8
3.1	Ladder voor duurzame verstedelijking	8
3.2	Besluit milieueffectrapportage	8
3.3	Externe veiligheid	9
3.4	Watertoets	9
3.5	Bodemkwaliteit	9
3.6	Archeologie	10
3.7	Cultuurhistorie	10
3.8	Niet gesprongen explosieven	10
4	Beoordeling scenario's	11
4.1	Omvormen terrein tot natuur	11
4.2	Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen	12
4.3	Omvormen tot leisurezone	14
4.4	Mogelijkheid tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren	16
4.5	Het combinatiescenario	17
5	Conclusie en advies	20

1 Inleiding

Het Eurocircuit is een circuit dat in de jaren 70 van de vorige eeuw is gebouwd als rallycrosscircuit. Het feitelijk gebruik van het Eurocircuit en het omliggend terrein is echter niet meer in lijn met hetgeen planologisch is vastgelegd en sluit ook niet aan op de geldende milieuvergunningen. De gemeente Valkenswaard heeft daarom gekozen om een vijftal toekomstscenario's uit te werken in samenwerking met de stakeholders. De gemeenteraad beslist vervolgens welk scenario wordt uitgewerkt en doorvertaald in een nieuw planologisch kader.

Accent adviseurs heeft in dat kader van de gemeente Valkenswaard het verzoek gekregen om een quickscan beoordeling te verrichten voor het Eurocircuit, ten aanzien van het deelaspect ruimtelijke ordening. De locatiescan bestaat uit het verkennen van het regionaal en gemeentelijk beleid in combinatie met een toetsing van de relevante omgevingsaspecten¹. Vervolgens is per scenario de doorlooptijd van de te doorlopen ruimtelijke procedure inzichtelijk gemaakt. Tot slot is een advies gegeven welk scenario als voorkeursscenario naar voren komt.



Figuur 1: ligging plangebied

¹ de aspecten stikstof, geluid, luchtkwaliteit en ecologie vallen buiten de toetsing, dit is door de gemeente uitgezet bij derden

2 Beleidsscan

2.1 Regionaal beleid

Integrale Strategie Ruimte Metropoolregio Eindhoven

De Integrale Strategie Ruimte Metropoolregio Eindhoven (ISR) is een ambitie-, inspiratie- en kansendocument voor de regio. Het is een basis van waaruit partijen op verschillende niveaus (lokaal, subregionaal en bovenregionaal) werken aan opgaven ter versterking van de kwaliteiten van de regio. Het vormt een gemeenschappelijk vertrekpunt voor de subregionale en lokale beleidsontwikkeling.

Een van de thema's daarbij is het creëren van een sterke omgevingskwaliteit. Recreatie en toerisme is daarbij een belangrijke economische sector, mede gekoppeld aan het landschap. Hierbij liggen kansen in de ring rondom de grote steden, zoals het natuurgrenspark De Groote Heide. Het is daarnaast onder meer de ambitie om het Dommeldal als landschappelijke drager te positioneren. Specifiek wordt de ambitie van Valkenswaard vermeld om te komen tot een versterking van de leisure en pleasurezone tot een echte leisurezone met onder andere de Kempervennen en een duurzame ontwikkeling van het Eurocircuit.

2.2 Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie gemeente Valkenswaard

Om sturing te geven aan de ontwikkelingen heeft Valkenswaard in 2012 de 'Toekomstvisie 2030' opgesteld. Hierin zijn de doelen van de gemeente voor de lange termijn vastgesteld. Valkenswaard wil zich daarbij kenmerken door haar dorpse karakter en landelijke uitstraling, maar beseft heel goed dat Valkenswaard aan de rand van het stedelijk gebied ligt. Daarmee kan Valkenswaard het beste van twee werelden bieden.

Bij het thema vrije tijd kenmerkt Valkenswaard zich in termen van recreatieve voorzieningen en bedrijvigheid als de meest aantrekkelijke gemeente in de Kempen. De landschappelijke kenmerken van de regio waar Valkenswaard in gelegen is, biedt bij uitstek een kans om een verbinding te leggen tussen de verschillende landschappelijke waarden, zoals hei, bos en water. De landschappelijke waarden, gebundeld met de recreatieve voorzieningen, en cultuurhistorische waarden in de grensstreek bieden veel potentieel voor een streekprofiel om naamsbekendheid te creëren en te vermarkten.

Structuurvisie Valkenswaard

De gemeenteraad van Valkenswaard heeft op 2 juli 2012 de Structuurvisie Valkenswaard, deel A vastgesteld. Dit deel van de structuurvisie dient als ruimtelijk toetsingskader en als visie op hoofdlijnen gericht op de lange termijn. Deel A van de structuurvisie formuleert niet alleen de ontwikkelingskoers voor de lange termijn, maar biedt tevens het casco voor concrete projecten en plannen. Het is dus een toetsingskader, maar tegelijkertijd ook een inspiratiekader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

De ruimtelijke invulling is beschreven in de thema's 'bestuur', 'wonen', 'werken', 'vrije tijd' en 'welzijn'. Deze thema's kunnen echter niet los van elkaar worden gezien. Immers, de ruimte is schaars en het is van belang rekening te houden met de verschillen tussen de gebieden. De ambitie van Valkenswaard is om zich te profileren als een toeristisch-recreatieve gemeente. Dit betekent een versterking van het huidige aanbod en een toename in het totaalaanbod. Met name in het buitengebied zal worden gezocht naar het bieden van ruimte voor toeristisch-recreatieve bedrijven. Gezien de al aanwezige kwaliteiten en toenemende aandacht voor en besteding van middelen in de vrijetijdsector ligt hier een belangrijke economische kans voor Valkenswaard.

Voor het Eurocircuit is aangegeven om in dit kader te onderzoeken of het terrein nader kan worden ontwikkeld, zowel in de breedte (aantal functies) als qua uitstraling (kwaliteit).

Gebiedsontwikkelingsvisie buitengebied Valkenswaard

De gemeente Valkenswaard wil zich graag meer als groene leisuregemeente ontwikkelen en profileren. De vrijetijdseconomie is een van de weinige economische groeimogelijkheden voor Valkenswaard als het gaat om het creëren van werkgelegenheid. Daarbij draagt ontwikkeling van leisure bij aan de draagkracht voor maatschappelijke voorzieningen. Het doel is de Groote Heide, inclusief Valkenswaard te ontwikkelen tot een duurzaam leisurelandschap zodat nieuwe en door te ontwikkelen functies nu en in de toekomst bijdragen aan de (be)leefbaarheid, natuur en landschap en rendabiliteit van het gebied.

Uit de vermenigvuldiging van doelgroepen en USP volgt het gebiedsprofiel voor De Groote Heide en dat is "actief buiten zijn" maar dan wel met een Brabants tintje. Daarnaast is binnen dit profiel ook ruimte voor ontwikkeling van intensieve leisurefuncties, mits ze passen bij het gebiedsprofiel en bijdragen aan de kwaliteit van het buitengebied. Bezoekersintensieve attracties kunnen zich vestigen in het leisurecluster rond Center Parcs Kempervennen. Uitgangspunt is, dat bij de transitie van het bestaande leisurecluster naar een echte leisurezone, het gebied duurzaam wordt doorontwikkeld. Bestaande functies zoals Center Parcs, Montana en Eurocircuit moeten daarom ook worden meegenomen in een integraal plan naar een duurzame toekomst.

Nota Vrijtijdsbeleid 2015-2020

Valkenswaard heeft de potentie in zich om een aantrekkelijke vrijetijdsbestemming te worden, die een grote bijdrage zal leveren aan de toekomst van Valkenswaard. Het belang van Leisure is in 2011 ook tot uiting gekomen in de Toekomstvisie van Valkenswaard, waarin Leisure en Pleasure één van de drie pijlers is. Valkenswaard is echter niet de enige gemeente in Nederland die de vrijetijdssector omarmd heeft als economische drager voor de toekomst. Maar liefst 85% van de Brabantse gemeenten kent een toeristisch – recreatieve beleidsvisie. Vrijwel alle gemeenten zien een rol voor zichzelf weggelegd op het gebied van toerisme en recreatie. Onderscheidend zijn is daarom een stevige uitdaging voor gemeente Valkenswaard. Onder meer het Eurocircuit wordt daarbij genoemd als onderscheidend element in het recreatief aanbod.

Masterplan Dommelland

Het masterplan is op 31 januari 2019 ter kennisgeving aangenomen door de gemeenteraad en moet Valkenswaard op de kaart zetten binnen en buiten de Brainport regio. Hiertoe wordt Dommelland benaderd als één groot landschapspark: Park Dommelland. Het landschapspark krijgt twee intensieve 'hotspots', de Leisurezone en de Boulevard. Binnen deze hotspots wordt voortgebouwd op de functies en kwaliteiten die al op deze twee locaties aanwezig zijn. De leisurezone wordt hét cluster voor intensieve leisure functies en de boulevard wordt van een barrière omgevormd tot de 'brug' tussen natuurgebied de Malpie en het Leenderbos. Het Eurocircuit is als bestaande knoop onderdeel van de hotspot leisurezone. Het doel is om ter plaatse nieuwe attractieve functies toe te voegen in het gebied zodat er een gevarieerd aanbod ontstaat voor dag- en verblijfsbezoekers.

Landschapsontwikkelingsplan

De gemeente Valkenswaard wil sturing geven aan nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied en de landschappelijke kwaliteiten kunnen borgen middels een Landschapsontwikkelingsplan (LOP). In het LOP Valkenswaard is per deelgebied een streefbeeld voor het landschap beschreven en de fysieke en beleidsmatige maatregelen benoemd die nodig zijn om dat streefbeeld te bereiken. Het Eurocircuit is onderdeel van het deelgebied 'Dorpsrand Valkenswaard-Zuidoost'. Er is aangegeven om eventuele toekomstige ontwikkelingen rond het Eurocircuit aan te grijpen om het omliggende landschap te versterken, de parkeerdruk op de omgeving te verkleinen en Valkenswaard recreatief verder op de kaart te zetten.

3 Omgevingstoets

3.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is in het Besluit ruimtelijke ordening de ladder voor duurzame verstedelijking als motiveringseis opgenomen. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. Wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet een beschrijving van de behoefte plaatsvinden en, indien de ontwikkeling plaatsvindt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte wordt voorzien. Voor het aantonen van de behoefte dient het ruimtelijk verzorgingsgebied van de ontwikkeling te worden vastgesteld en de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte te worden bepaald.

3.2 Besluit milieueffectrapportage

In het voorstadium van een ruimtelijke ontwikkeling is het van belang om na te gaan of er mogelijk significant nadelige milieueffecten op kunnen treden. De milieueffectrapportage (m.e.r.) is hiervoor als wettelijk instrumentarium ontwikkeld. Het doel hiervan is om het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

Op 7 juli 2017 is een wetswijziging van het Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. De wetswijziging heeft tot gevolg dat nu ook onder de drempelwaarden uit de D-lijst van het Besluit MER een formele procedure en apart besluit is vereist. Op basis van deze beoordeling dient het bevoegd gezag te besluiten of er noodzaak is voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure dan wel een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure. Het besluit of een m.e.r.-procedure nodig is moet zijn genomen vóór de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Het is daarom van belang dat tijdig wordt gestart met de benodigde onderzoeken naar de relevante milieuaspecten.

3.3 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Risicobronnen worden onderscheiden in vervoer van gevaarlijke stoffen, risicovolle inrichtingen en leidingen. Om inzicht te verkrijgen in de mogelijke externe veiligheidsrisico's is de provinciale risicokaart gebruikt. Na raadpleging van deze risicokaart is geconstateerd dat ter plaatse van de Victoriedijk en de Kempervennendreef een hogedruk buisleiding aanwezig is waarop het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing is. Het is een buisleiding van Petrochemical Pipeline Services BV voor het transport van nafta. Het Eurocircuit valt deels binnen het invloedsg gebied van deze leiding waardoor afhankelijk van het toekomstscenario een verantwoording vereist is van het potentiële aantal slachtoffers bij een calamiteit.

3.4 Watertoets

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water: dat is de kern van het waterbeleid voor de 21e eeuw. Het watertoetsproces is een van de instrumenten om dit te bereiken. Het doel van de watertoets is het evenwichtig meewegen van de waterbelangen in het planvormingsproces om te komen tot een veilig, gezond en duurzaam watersysteem. Om de waterbelangen in een vroeg stadium in beeld te hebben heeft het Waterschap De Dommel de Watertoets viewer ontwikkeld. In het kader van het watertoetsproces is op deze manier snel inzicht te verkrijgen in de relevante wateraspecten die op een locatie spelen. De noordzijde van het onderzoeksgebied ligt daarbij in de nabijheid van de Keersop, welke een zijbeek is van de rivier de Dommel. Bij deze beekloop zijn omliggende gronden aangewezen voor regionale waterberging of als reserveringsgebied.

3.5 Bodemkwaliteit

Voor elke functiewijziging, al of niet naar een gevoelige functie, moet een onderzoek worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. Tot dit doel is in 2018 een voortoets verricht. Er is geconcludeerd dat bij voortzetting van de activiteiten op het Eurocircuit er geen positieve of negatieve effecten te verwachten zijn voor de bodemkwaliteit. De conclusie uit deze voortoets geeft echter geen volledig inzicht in de bodemkwaliteit van het Eurocircuit. Indien bij een van de toekomstscenario's bodemingrepen of grondverzet nodig is wordt geadviseerd een verkennend bodemonderzoek te verrichten. Indien een verontreiniging wordt aangetroffen is dit mogelijk een vertragende factor. De haalbaarheid van de scenario's komt echter niet in het geding.

3.6 Archeologie

De gemeenten Oirschot, Reusel-De Mierden, Bladel, Eersel, Bergeijk, Heeze-Leende, Waalre, Cranendonck en Valkenswaard hebben samen een Beleidsplan Archeologische Monumentenzorg en een gemeentelijke Erfgoedkaart opgesteld. Dit is door de raad van de gemeente Valkenswaard in juli 2012 vastgesteld. Op basis van de bijbehorende archeologische beleidskaart is binnen het plangebied sprake van een gebied met een hoge archeologische verwachting (categorie 4) en een gebied met een lage archeologische verwachting (categorie 6). Om deze reden is in 2018 een archeologische bureaustudie voor een deel van het plangebied uitgevoerd. Op basis van deze resultaten kan worden geconcludeerd dat, voor de toekomstscenario's waarbij bodemingrepen plaatsvinden, vervolgonderzoek nodig is.

3.7 Cultuurhistorie

Het versterken van de koppeling tussen erfgoed en ruimte is een belangrijke doelstelling van de Wet Modernisering monumentenzorg (Momo). De Kempengemeenten en de A2-gemeenten hebben een gezamenlijk erfgoedplan opgesteld. Het erfgoedplan bevat een inventarisatie van de archeologische en cultuurhistorische waarden. Op de cultuurhistorische beleidskaart, die deel uitmaakt van het erfgoedplan, zijn de cultuurhistorische waarden van lokaal en bovenlokaal belang aangegeven voor het bouwkundig erfgoed, het historisch-geografisch erfgoed en de historische groenwaarden. Binnen het plangebied zijn hoge tot zeer hoge cultuurhistorische waarden aanwezig in de vorm van aardkundige elementen, historische lijnelementen en groenelementen. Bij geen van de toekomstscenario's komt het behoud deze waarden bij voorbaat in het geding en is de mogelijkheid wellicht aanwezig om elementen te herstellen of te versterken.

3.8 Niet gesprongen explosieven

Als gevolg van de Tweede Wereldoorlog is er in de gemeente Valkenswaard een risico op de aanwezigheid van Niet Gesprongen Explosieven in de grond. Indien bij een van de toekomstscenario's bodemingrepen of grondverzet nodig is wordt geadviseerd eerst een vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten te verrichten. Op basis van dit vooronderzoek kan worden bepaald of nader onderzoek noodzakelijk is. Volledigheidshalve vermelden we dat gemeenten vanuit het gemeentefonds een bijdrage voor het opsporen en ruimten van explosieven kunnen ontvangen vanuit het Rijk. In totaal wordt 68% van de kosten voor het opsporen van explosieven vergoed. Indien er explosieven worden aangetroffen is dit mogelijk een vertragende factor bij de ruimtelijke procedure. De haalbaarheid van het gekozen scenario komt echter niet in het geding.

4 Beoordeling scenario's

4.1 Omvormen terrein tot natuur

Beleidsscan

Het overkoepelende thema in de diverse beleidsdocumenten is de ambitie van de gemeente Valkenswaard om zich te profileren als een toeristisch-recreatieve gemeente. Het Eurocircuit is daarbij een onderscheidend element in het recreatief aanbod en onderdeel van de zogenaamde leisurezone. De doelstelling is om van deze leisurezone hét cluster voor intensieve leisurefuncties en bezoekersintensieve attracties te maken binnen de gemeente Valkenswaard. Hier valt ook onder de versterking van de landschappelijke kenmerken en duurzame ontwikkeling van het Eurocircuit. Geconcludeerd kan worden dat het toekomstscenario om het terrein om te vormen naar natuur, in combinatie met extensieve recreatie, past binnen de landschappelijke ambitie maar geen invulling geeft aan het versterken van het recreatief aanbod en totstandkoming van een leisurezone.

Omgevingstoets

In dit stadium gaat vanuit de onderzochte omgevingsaspecten met name een signaalfunctie uit en komt de haalbaarheid niet bij voorbaat in het geding. Er is wel geconcludeerd dat als er straks bodemingrepen plaatsvinden in het kader van de natuurontwikkeling nader onderzoek nodig is naar bodemverontreinigingen, archeologische waarden en de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog.

Procedure

Conform planning neemt de gemeenteraad op 15 juli 2021 een besluit over het vast te stellen toekomstscenario. Hierna wordt gestart met de voorbereidingen om het gekozen scenario verder uit te werken. De duur van deze voorbereidende fase verschilt per scenario en is afhankelijk van de complexiteit en de verschillende belangen. De inschatting is dat voor dit scenario daarom minimaal 6 maanden nodig is om tot een uitgewerkt plan te komen.

Het uitgewerkt plan moet vervolgens worden doorvertaald in een nieuw planologisch kader. Met de beoogde inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2022) vindt de hiervoor vereiste ruimtelijke procedure plaats in de vorm van een omgevingsplan. Het is daarmee een van de eerste locaties waar de gemeente een vertaalslag moet maken naar regelgeving die voldoet aan de eisen van de Omgevingswet. Het voordeel is echter dat hierdoor meteen een volledig actueel toetsings- en ontwikkelingskader kan worden geboden.

De voorbereidende werkzaamheden voor dit omgevingsplan zullen naar verwachting wel meer tijd kosten in vergelijking met het opstellen van een bestemmingsplan. De doorlooptijd tot en met de vaststelling van het omgevingsplan door de gemeenteraad is daarom geraamd op 24 maanden. Na de vaststelling van het omgevingsplan is het, gezien de belangen van de diverse stakeholders, realistisch om bij elk scenario rekening te houden met een beroepsprocedure. De inschatting is dat de behandeling van het beroep en uitspraak van de Raad van State 12 maanden duurt.

De totale doorlooptijd van de ruimtelijke procedure, inclusief het voorbereidend traject, wordt ingeschat op 42 maanden.

Score

De beoordeling en afweging van elke scenario vindt plaats aan de hand van de criteria die in de vorige paragrafen zijn beschreven. Dit vertaalt zich naar onderstaand overzicht. We hanteren daarbij een puntentelling om de voor- en nadelen per criteria te kwantificeren. De beleidsscan is in het kader van deze locatiestudie het belangrijkste thema, waaraan op voorhand zo'n groot belang wordt gehecht dat dit ook zwaarder zal wegen, te weten 70%. De overige thema's wegen onderling even zwaar (3x10%) en geven voornamelijk een signaalfunctie ten aanzien van de complexiteit van het vervolgtraject.

Beleidsscan	Omgevingsaspecten	Complexiteit procedure	Doorlooptijd procedure
	o	+	+

Tabel 1: scoringstabel scenario omzetten terrein tot natuur

4.2 Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen

Beleidsscan

Het overkoepelende thema in de diverse beleidsdocumenten is de ambitie van de gemeente Valkenswaard om zich te profileren als een toeristisch-recreatieve gemeente. Het Eurocircuit is daarbij een onderscheidend element in het recreatief aanbod en onderdeel van de zogenaamde leisurezone. De doelstelling is om van deze leisurezone hét cluster voor intensieve leisurefuncties en bezoekersintensieve attracties te maken binnen de gemeente Valkenswaard. Hier valt ook onder de versterking van de landschappelijke kenmerken en duurzame ontwikkeling van het Eurocircuit.

Geconcludeerd kan worden dat het toekomstscenario om het feitelijk legaal gebruik vast te leggen in een nieuw ruimtelijk plan past binnen het bestaand beleid maar geen invulling geeft aan het versterken van het recreatief aanbod en totstandkoming van een leisurezone.

Omgevingstoets

In dit stadium gaat vanuit de onderzochte omgevingsaspecten met name een signaalfunctie uit en komt de haalbaarheid niet bij voorbaat in het geding. Vanuit het oogpunt van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt dit scenario niet beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er is voor dit aspect geen nadere verantwoording noodzakelijk. Bij voortzetting van de activiteiten op het Eurocircuit is ook geen nader onderzoek nodig naar bodemverontreinigingen, archeologische waarden en de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog want er vinden geen bodemingrepen plaats. Er moet wel onderzocht worden of het noodzakelijk is om bij dit scenario een m.e.r.-procedure of een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure te doorlopen.

Procedure

Conform planning neemt de gemeenteraad op 15 juli 2021 een besluit over het vast te stellen toekomstscenario. Hierna wordt gestart met de voorbereidingen om het gekozen scenario verder uit te werken. De duur van deze voorbereidende fase verschilt per scenario en is afhankelijk van de complexiteit en de verschillende belangen. De inschatting is dat voor dit scenario daarom minimaal 12 maanden nodig is om tot een uitgewerkt plan te komen.

Het uitgewerkt plan moet vervolgens worden doorvertaald in een nieuw planologisch kader. Met de beoogde inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2022) vindt de hiervoor vereiste ruimtelijke procedure plaats in de vorm van een omgevingsplan. Het is daarmee een van de eerste locaties waar de gemeente een vertaalslag moet maken naar regelgeving die voldoet aan de eisen van de Omgevingswet. Het voordeel is echter dat hierdoor meteen een volledig actueel toetsings- en ontwikkelingskader kan worden geboden.

De voorbereidende werkzaamheden voor dit omgevingsplan zullen naar verwachting wel meer tijd kosten in vergelijking met het opstellen van een bestemmingsplan. De doorlooptijd tot en met de vaststelling van het omgevingsplan door de gemeenteraad is daarom geraamd op 24 maanden. Na de vaststelling van het omgevingsplan is het, gezien de belangen van de diverse stakeholders, realistisch om bij elk scenario rekening te houden met een beroepsprocedure. De inschatting is dat de behandeling van het beroep en uitspraak van de Raad van State 12 maanden duurt.

De totale doorlooptijd van de ruimtelijke procedure, inclusief het voorbereidend traject, wordt ingeschat op 48 maanden.

Score

De beoordeling en afweging van elke scenario vindt plaats aan de hand van de criteria die in de vorige paragrafen zijn beschreven. Dit vertaalt zich naar onderstaand overzicht. We hanteren daarbij een puntentelling om de voor- en nadelen per criteria te kwantificeren. De beleidsscan is in het kader van deze locatiestudie het belangrijkste thema, waaraan op voorhand zo'n groot belang wordt gehecht dat dit ook zwaarder zal wegen, te weten 70%. De overige thema's wegen onderling even zwaar (3x10%) en geven voornamelijk een signaalfunctie ten aanzien van de complexiteit van het vervolgtraject.

Beleidsscan	Omgevingsaspecten	Complexiteit procedure	Doorlooptijd procedure
o	+		o

Tabel 2: scoringstabel huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen

4.3 Omvormen tot leisurezone

Beleidsscan

Het overkoepelende thema in de diverse beleidsdocumenten is de ambitie van de gemeente Valkenswaard om zich te profileren als een toeristisch-recreatieve gemeente. Het Eurocircuit is daarbij een onderscheidend element in het recreatief aanbod en onderdeel van de zogenaamde leisurezone. De doelstelling is om van deze leisurezone het cluster voor intensieve leisurefuncties en bezoekersintensieve attracties te maken binnen de gemeente Valkenswaard. Hier valt ook onder de versterking van de landschappelijke kenmerken en duurzame ontwikkeling van het Eurocircuit. Geconcludeerd is dat het toekomstscenario om het terrein om te vormen naar tot leisurezone volledig aansluit op het bestaand beleid.

Omgevingstoets

In dit stadium gaat vanuit de onderzochte omgevingsaspecten met name een signaalfunctie uit en komt de haalbaarheid niet bij voorbaat in het geding. Vanuit het oogpunt van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt dit scenario beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er is voor dit aspect marktonderzoek nodig om de behoefte te onderbouwen. Er moet ook worden onderzocht of het noodzakelijk is om bij dit scenario een m.e.r.-procedure of een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure te doorlopen. Het is daarnaast ook aannemelijk dat de bezoekersaantallen in het gebied toenemen en er bodemingrepen zullen plaatsvinden. In dat geval is nader onderzoek noodzakelijk naar externe veiligheid, bodemverontreinigingen, archeologische waarden en de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog.

Procedure

Conform planning neemt de gemeenteraad op 15 juli 2021 een besluit over het vast te stellen toekomstscenario. Hierna wordt gestart met de voorbereidingen om het gekozen scenario verder uit te werken. De duur van deze voorbereidende fase verschilt per scenario en is afhankelijk van de complexiteit en de verschillende belangen. De inschatting is dat voor dit scenario daarom minimaal 12 maanden nodig is om tot een uitgewerkt plan te komen.

Het uitgewerkt plan moet vervolgens worden doorvertaald in een nieuw planologisch kader. Met de beoogde inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2022) vindt de hiervoor vereiste ruimtelijke procedure plaats in de vorm van een omgevingsplan. Het is daarmee een van de eerste locaties waar de gemeente een vertaalslag moet maken naar regelgeving die voldoet aan de eisen van de Omgevingswet. Het voordeel is echter dat hierdoor meteen een volledig actueel toetsings- en ontwikkelingskader kan worden geboden.

De voorbereidende werkzaamheden voor dit omgevingsplan zullen naar verwachting wel meer tijd kosten in vergelijking met het opstellen van een bestemmingsplan. De doorlooptijd tot en met de vaststelling van het omgevingsplan door de gemeenteraad is daarom geraamd op 24 maanden. Na de vaststelling van het omgevingsplan is het, gezien de belangen van de diverse stakeholders, realistisch om bij elk scenario rekening te houden met een beroepsprocedure. De inschatting is dat de behandeling van het beroep en uitspraak van de Raad van State 12 maanden duurt.

De totale doorlooptijd van de ruimtelijke procedure, inclusief het voorbereidend traject, wordt ingeschat op 48 maanden.

Score

De beoordeling en afweging van elke scenario vindt plaats aan de hand van de criteria die in de vorige paragrafen zijn beschreven. Dit vertaalt zich naar onderstaand overzicht. We hanteren daarbij een puntentelling om de voor- en nadelen per criteria te kwantificeren. De beleidsscan is in het kader van deze locatiestudie het belangrijkste thema, waaraan op voorhand zo'n groot belang wordt gehecht dat dit ook zwaarder zal wegen, te weten 70%. De overige thema's wegen onderling even zwaar (3x10%) en geven voornamelijk een signaalfunctie ten aanzien van de complexiteit van het vervolgtraject.

Beleidsscan	Omgevingsaspecten	Complexiteit procedure	Doorlooptijd procedure
++	-	-	o

Tabel 3: scoringstabel scenario omvormen tot leisurezone

4.4 Mogelijkheid tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren

Beleidsscan

Het overkoepelende thema in de diverse beleidsdocumenten is de ambitie van de gemeente Valkenswaard om zich te profileren als een toeristisch-recreatieve gemeente. Het Eurocircuit is daarbij een onderscheidend element in het recreatief aanbod en onderdeel van de zogenaamde leisurezone. De doelstelling is om van deze leisurezone hét cluster voor intensieve leisurefuncties en bezoekersintensieve attracties te maken binnen de gemeente Valkenswaard. Hier valt ook onder de versterking van de landschappelijke kenmerken en duurzame ontwikkeling van het Eurocircuit. Geconcludeerd is dat het toekomstscenario om het crossen maximaal te faciliteren past binnen het bestaand beleid maar geen invulling geeft aan het versterken van het recreatief aanbod en de totstandkoming van een leisurezone.

Omgevingstoets

In dit stadium gaat vanuit de onderzochte omgevingsaspecten met name een signaalfunctie uit en komt de haalbaarheid niet bij voorbaat in het geding. Vanuit het oogpunt van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt dit scenario beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er is voor dit aspect marktonderzoek nodig om de behoefte te onderbouwen. Er moet ook worden onderzocht of het noodzakelijk is om bij dit scenario een m.e.r.-procedure of een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure te doorlopen. Bij maximalisering van de activiteiten op het Eurocircuit is er geen nader onderzoek nodig naar bodemverontreinigingen, archeologische waarden en de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog want er vinden geen bodemingrepen plaats.

Procedure

Conform planning neemt de gemeenteraad op 15 juli 2021 een besluit over het vast te stellen toekomstscenario. Hierna wordt gestart met de voorbereidingen om het gekozen scenario verder uit te werken. De duur van deze voorbereidende fase verschilt per scenario en is afhankelijk van de complexiteit en de verschillende belangen. De inschatting is dat voor dit scenario daarom minimaal 12 maanden nodig is om tot een uitgewerkt plan te komen.

Het uitgewerkt plan moet vervolgens worden doorvertaald in een nieuw planologisch kader. Met de beoogde inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2022) vindt de hiervoor vereiste ruimtelijke procedure plaats in de vorm van een omgevingsplan. Het is daarmee een van de eerste locaties waar de gemeente een vertaalslag moet maken naar regelgeving die voldoet aan de eisen van de Omgevingswet. Het voordeel is echter dat hierdoor meteen een volledig actueel toetsings- en ontwikkelingskader kan worden geboden.

De voorbereidende werkzaamheden voor dit omgevingsplan zullen naar verwachting wel meer tijd kosten in vergelijking met het opstellen van een bestemmingsplan. De doorlooptijd tot en met de vaststelling van het omgevingsplan door de gemeenteraad is daarom geraamd op 24 maanden. Na de vaststelling van het omgevingsplan is het, gezien de belangen van de diverse stakeholders, realistisch om bij elk scenario rekening te houden met een beroepsprocedure. De inschatting is dat de behandeling van het beroep en uitspraak van de Raad van State 12 maanden duurt.

De totale doorlooptijd van de ruimtelijke procedure, inclusief het voorbereidend traject, wordt ingeschat op 48 maanden.

Score

De beoordeling en afweging van elke scenario vindt plaats aan de hand van de criteria die in de vorige paragrafen zijn beschreven. Dit vertaalt zich naar onderstaand overzicht. We hanteren daarbij een puntentelling om de voor- en nadelen per criteria te kwantificeren. De beleidsscan is in het kader van deze locatiestudie het belangrijkste thema, waaraan op voorhand zo'n groot belang wordt gehecht dat dit ook zwaarder zal wegen, te weten 70%. De overige thema's wegen onderling even zwaar (3x10%) en geven voornamelijk een signaalfunctie ten aanzien van de complexiteit van het vervolgtraject.

Beleidsscan	Omgevingsaspecten	Complexiteit procedure	Doorlooptijd procedure
o	o		o

Tabel 4: scoringstabel scenario mogelijkheid tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren

4.5 Het combinatiescenario

Beleidsscan

Het overkoepelende thema in de diverse beleidsdocumenten is de ambitie van de gemeente Valkenswaard om zich te profileren als een toeristisch-recreatieve gemeente. Het Eurocircuit is daarbij een onderscheidend element in het recreatief aanbod en onderdeel van de zogenaamde leisurezone. De doelstelling is om van deze leisurezone hét cluster voor intensieve leisurefuncties en bezoekersintensieve attracties te maken binnen de gemeente Valkenswaard. Hier valt ook onder de versterking van de landschappelijke kenmerken en duurzame ontwikkeling van het Eurocircuit. Geconcludeerd is dat het combinatiescenario volledig aansluit op het bestaand beleid.

Omgevingstoets

In dit stadium gaat vanuit de onderzochte omgevingsaspecten met name een signaalfunctie uit en komt de haalbaarheid niet bij voorbaat in het geding. Vanuit het oogpunt van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt dit scenario beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er is voor dit aspect marktonderzoek nodig om de behoefte te onderbouwen. Er moet ook worden onderzocht of het noodzakelijk is om bij dit scenario een m.e.r.-procedure of een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure te doorlopen. Het is daarnaast ook aannemelijk dat de bezoekersaantallen in het gebied toenemen en er bodemingrepen zullen plaatsvinden. In dat geval is nader onderzoek noodzakelijk naar externe veiligheid, bodemverontreinigingen, archeologische waarden en de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog.

Procedure

Conform planning neemt de gemeenteraad op 15 juli 2021 een besluit over het vast te stellen toekomstscenario. Hierna wordt gestart met de voorbereidingen om het gekozen scenario verder uit te werken. De duur van deze voorbereidende fase verschilt per scenario en is afhankelijk van de complexiteit en de verschillende belangen. De inschatting is dat voor dit scenario daarom minimaal 12 maanden nodig is om tot een uitgewerkt plan te komen.

Het uitgewerkt plan moet vervolgens worden doorvertaald in een nieuw planologisch kader. Met de beoogde inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2022) vindt de hiervoor vereiste ruimtelijke procedure plaats in de vorm van een omgevingsplan. Het is daarmee een van de eerste locaties waar de gemeente een vertaalslag moet maken naar regelgeving die voldoet aan de eisen van de Omgevingswet. Het voordeel is echter dat hierdoor meteen een volledig actueel toetsings- en ontwikkelingskader kan worden geboden.

De voorbereidende werkzaamheden voor dit omgevingsplan zullen naar verwachting wel meer tijd kosten in vergelijking met het opstellen van een bestemmingsplan. De doorlooptijd tot en met de vaststelling van het omgevingsplan door de gemeenteraad is daarom geraamd op 24 maanden. Na de vaststelling van het omgevingsplan is het, gezien de belangen van de diverse stakeholders, realistisch om bij elk scenario rekening te houden met een beroepsprocedure. De inschatting is dat de behandeling van het beroep en uitspraak van de Raad van State 12 maanden duurt.

De totale doorlooptijd van de ruimtelijke procedure, inclusief het voorbereidend traject, wordt ingeschat op 48 maanden.

Score

De beoordeling en afweging van elke scenario vindt plaats aan de hand van de criteria die in de vorige paragrafen zijn beschreven. Dit vertaalt zich naar onderstaand overzicht. We hanteren daarbij een puntentelling om de voor- en nadelen per criteria te kwantificeren. De beleidscan is in het kader van deze locatiestudie het belangrijkste thema, waaraan op voorhand zo'n groot belang wordt gehecht dat dit ook zwaarder zal wegen, te weten 70%. De overige thema's wegen onderling even zwaar (3x10%) en geven voornamelijk een signaalfunctie ten aanzien van de complexiteit van het vervolgtraject.

Beleidscan	Omgevingsaspecten	Complexiteit procedure	Doorlooptijd procedure
++	-	-	o

Tabel 5: scoringstabel combinatiescenario

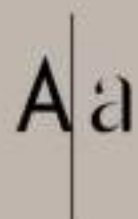
5 Conclusie en advies

In dit afsluitende hoofdstuk zijn de vijf scenario's op een rij gezet en samengevat in onderstaande tabel. Dit maakt het mogelijk om te beoordelen welk scenario de voorkeur verdient en onder welke voorwaarden. De resultaten overzien kan als eerste worden geconcludeerd dat het scenario om het terrein om te vormen naar natuur afvalt vanwege de lage score op het onderdeel 'beleidsscan', welk thema op voorhand als het zwaarwegendst is beschouwd, te weten 70%. De scenario's waarbij het bestaand legaal gebruik wordt vastgelegd dan wel wordt gemaximaliseerd scoren op het onderdeel 'beleidsscan' neutraal omdat dit passend is binnen het bestaand beleid maar geen invulling geeft aan het versterken van het recreatief aanbod en vallen om deze reden ook af.

Het scenario om het terrein om te vormen tot leisurezone en het combinatiescenario scoren allebei op het onderdeel 'beleidsscan' zeer goed omdat volledig is aangesloten op de gemeentelijke ambitie om het Eurocircuit door te ontwikkelen als onderscheidend element in het recreatief aanbod. De negatieve score op de overige deelaspecten is het direct gevolg van de complexiteit om een dergelijk plan te realiseren. Er gaat bij deze aspecten dus voornamelijk een signaalfunctie vanuit om het vervolgtraject niet te onderschatten. De reden dat deze scenario's complex zijn komt onder meer door de verschillende stakeholders en veelal tegenstrijdige belangen. Het advies is daarom om het combinatiescenario, wat is besproken en uitgewerkt door de stakeholders zelf, als voorkeurscenario te kiezen.

	Scenario 1 omvormen terrein tot natuur	Scenario 2 huidig bestaand legaal gebruik vastleggen	Scenario 3 omvormen terrein tot leisurezone	Scenario 4 mogelijkheden t.b.v. crossen maximaal faciliteren	Scenario 5 het combinatiescenario
Beleidsscan (70%)	–	o	++	o	++
Omgevingsaspecten (10%)	o	+	–	o	–
Complexiteit procedure (10%)	+	–	–	–	–
Doorlooptijd procedure (10%)	+	o	o	o	o
Eindconclusie	–	o	++	o	++

Tabel 6: scoringstabel scenario's met het combinatiescenario als voorkeurscenario



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 303095
3657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl

Bijlage 11
Rapport
Econsultancy
beoordeling
ecologische
effecten

Gemeente Valkenswaard
T.a.v. dhr. C. Sandkuijl
Postbus 10.100
5550 GA Valkenswaard

Doetinchem, 6 april 2021

Betreft: memo algemene kenschets en beschrijving natuurwaarden Eurocircuit
Project: 15417.002

INLEIDING

Econsultancy heeft in opdracht van de gemeente Valkenswaard een voorinventarisatie uitgevoerd van de kansen en risico's voor natuur bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit te Valkenswaard.

De gemeente Valkenswaard is voornemens een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor het Eurocircuit. Medio juli 2021 zal de gemeenteraad een keuze maken over een vijftal scenario's over de toekomst van het plangebied. Onderhavig onderzoek heeft als doel om in hoofdlijnen te inventariseren wat de effecten van de vijf scenario's zijn op de actuele natuurwaarden, wat per scenario mogelijke maatregelen ten gunste van de biodiversiteit zijn, en wat de grootste juridische risico's zijn van het betreffende scenario ten aanzien van de Wet natuurbescherming. Volgens de gemeente Valkenswaard gaat het om de volgende vijf scenario's:

- Omvormen terrein tot natuur;
- Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan;
- Omvormen tot leisurezone;
- Mogelijkheden tot gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren;
- Een combinatie van de overige 4 scenario's.

Het onderzoek is uitgevoerd middels het verrichten van een bureauonderzoek en een oriënterend veldbezoek. Tijdens het veldbezoek zijn globaal de actuele natuurwaarden van het Eurocircuit ingeschat. Tijdens het bureauonderzoek is op basis van waarnemingen uit de NDFF en algemene verspreidingsgegevens een inschatting gedaan van de actuele en potentiële natuurwaarden.

Dit document betreft een algemene beschrijving van het plangebied en de beschrijving van de actuele natuurwaarden. De effecten van de vijf scenario's op de vastgestelde natuurwaarden, de kansen voor biodiversiteit en de juridische risico's zijn in hoofdlijnen beschreven in een vijftal separate factsheets, die als separate bijlage zijn toegevoegd.

ALGEMENE BESCHRIJVING

Het Eurocircuit is een circuit dat in de jaren '70 van de vorige eeuw is gebouwd als rallycross circuit. De Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) organiseerde wedstrijden op het circuit. Naast het rallycrosscircuit is binnen het plangebied een motorcrossterrein gelegen dat sinds 1976 in gebruik is door de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV). Verder is er nog een fietscrossbaan, een wielclub, een politiehondenvereniging en een schuttersgilde aanwezig. Het overige terrein bestaat uit bos, (voormalige) landbouw en grasland. Ten behoeve van de beschrijving van het gebied en het beschrijven van de natuurwaarden is het plangebied onderverdeeld in 9 onderscheidende deelgebieden (zie figuur 1). Figuren 2 tot en met 11 tonen overzichtsfoto's van de deelgebieden.



Figuur 1. Overzichtskaat van het plangebied, onderverdeeld in 9 onderscheidende deelgebieden.



Figuur 2. Circuitterrein (1).



Figuur 3. Wielierclub (2).



Figuur 4. Weiland (3).



Figuur 5. Fietscrossbaan (4).



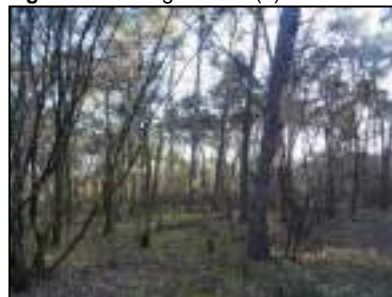
Figuur 6. Vochtig loofbos (5).



Figuur 7. Maisakker langs N69 (6).



Figuur 8. Ruigte op stortplaats (7).



Figuur 9. Droog productiebos (8).



Figuur 10. Grasland/parkeerterrein (9).

gebied	Algemene beschrijving
1	Het "hart" van het gebied, bestaande uit het Rallycircuit en het aangrenzende motorcrossterrein. Het rallycrossterrein kenmerkt zich door een afwisseling van asfaltverharding, kort gemaaide grasvelden, vele hekken en enkele kleine gebouwen. Tussen het circuit zijn enkele waterpartijen en sloten aanwezig. Het motorcrossterrein is al ruim een jaar niet meer in gebruik, en mede daardoor sterk verruigd. Het motorcrossterrein ligt deels langs het Rallycircuit en deels op de hoger gelegen vuilstortplaats. Rondom het terrein staat veel Engels hekwerk waartussen veel ruigtekruiden groeien.
2	Het terrein van de fietsclub kenmerkt zich door de aanwezigheid van een verharde fietsbaan en een groot kort gemaaid grasland. Verder is er één gebouw aanwezig van de wielierclub en aan de zuidzijde bevindt zich een bomerrij en een sloot.
3	Deelgebied drie bestaat uit een aantal kleinschalige graslandpercelen die onderdeel vormen van het beekdal van de Keersop. Tussen de graslandpercelen zijn kleine ruigtestroken aanwezig. Het terrein van de Schuttersgilde betreft grotendeels een omrasterd droog bosje met naaldhout.

4	Het fietscrossterrein is een compact, intensief gebruikt recreatieterrein dat volledig is omrasterd. Het naastgelegen veld van de politiehondenvereniging betreft een intensief gebruikt grasland met een klein clubgebouw. Langs het grasveld is een hoge coniferenhaag aanwezig.
5	Deelgebied 5 bestaat uit gemengd bos. Het westen is droger gemengd loof- en naaldhout. In het bos ligt een kunstmatige poel die volledig omrasterd is met een hoog hekwerk. Het oosten van het bos is aanzienlijk natter met voornamelijk loofhout (eik, zwarte els, berk) met veel liggend en staand dood hout.
6	Tussen de vuilstortplaats en de nieuwe N69 zijn enkele (voormalige) landbouwpercelen aanwezig. Het grootste gedeelte van het deelgebied bestaat uit maïsakker en het noordelijke deel uit een paar weilanden waar pony's in gehouden worden.
7	Deelgebied 7 betreft een voormalig vuilstortterrein. Hierdoor is het gebied rijk aan reliëf. Door het ontbreken van beheer is spontane natuur ontstaan met veel ruigte, struweel en wat aangeplante Witte abelen. In het noordwesten is een aftakelend fijnsparbosje en een wilgenbosje aanwezig. Door de verstoorde bodem en het voormalig gebruik als vuilstortplaats zijn er veel (invasieve) exoten aanwezig in het gebied zoals Japanse duizendknoop en Reuzeberenklauw.
8	De gemeentelijke bossen ten zuiden van het Eurocircuit zijn voormalige productiebossen die door de gemeente Valkenswaard langzaam omgevormd worden tot meer toekomstbestendige gevarieerde bossen. In de huidige situatie betreft het relatief structuurarm droog bos met veelal monoculturen van grove den. Het zuidwesten van het bos is relatief oud en structuurrijk, en het centrale deel van het bos bestaat voornamelijk uit jonge monoculturen.
9	Schraal maar relatief soortenarm grasland met functie als parkeerterrein voor het Eurocircuit, dat is gelegen tussen het Eurocircuit en de gemeentelijke bossen.

BESCHRIJVING VAN NATUURWAARDEN

deelgebied	Natuurwaarden
Algemeen	Het westen van het terrein vormde in het verleden een verbindingszone tussen de Malpie, het beekdal van de Keersop en natuurterreinen ten westen van Valkenswaard. De verbinding is voornamelijk relevant voor zoogdieren, vogels en mobiele insecten. Het Eurocircuit zelf vormde hierin een barrière. De aanleg van de N69 heeft de functie van het gebied als verbinding deels tegengegaan. Het terrein kan nu nog voornamelijk een verbinding vormen tussen de Malpie en het beekdal van de Keersop. Door de vele hekken op de verschillende "eilandjes" in de deelgebieden, en tussen de deelgebieden is het terrein erg versnipperd geraakt. Daarnaast is er veel zwerfafval, oude materialen en puin aanwezig in de meeste deelgebieden.
1	Het Rallycircuit heeft weinig structuur en variatie. De grasvelden zijn kort gemaakt en relatief soortenarm, met weinig kansen voor insecten zoals graslandvlinders en bijen. Vele hekken zorgen voor versnippering. Wel is er een konijnenpopulatie aanwezig. Er zijn twee vijvers aanwezig met weinig structuur en veel steile oevers. Vanwege de aanwezigheid van koikarpers zijn er weinig tot geen mogelijkheden voor amfibieën. In de gebouwen zijn slechts beperkt mogelijkheden voor vleermuizen aanwezig. Het motorcrossterrein is sterkt verruigd en reliëfrijk en daarmee rijk aan variatie in microklimaten wat ten gunste kan zijn voor insecten. Doordat het terrein structuurrijk is, met veel holen van kleine zoogdieren zoals muizen, biedt het terrein bij niet al te veel verstoring kansen voor kleine marterachtigen als wezel en bunzing.
2	In het terrein van de fietsclub is weinig variatie. Het terrein bestaat vrijwel uitsluitend uit kort gemaaid soortenarm grasland en asfaltverharding. De bommenrij aan de zuidzijde biedt mogelijkheden voor algemene broedvogelsoorten en kan een functie hebben als migratieroute voor vleermuizen.
3	De kleinschalige, relatief kruidenrijke, weilanden bieden broedgelegenheid aan soorten als Kievit, roodborsttapuit en graspieper en mogelijk ook geschikt habitat voor vlindersoorten zoals het oranje zandoogje en het oranjetipje.
4	Het terrein van de fietscrossbaan is compact ingericht en intensief in gebruik, met weinig mogelijkheden voor natuur. Op het terrein van de politiehondenvereniging wordt het grasland intensief gebruikt met weinig structuur en variatie, waardoor weinig mogelijkheden zijn voor insecten en verstoring van broedvogels in de directe omgeving zal optreden.
5	Gevarieerd loofbos met veel liggend en staand dood hout zorgt voor veel mogelijkheden voor insecten, broedvogels en kleine zoogdieren.
6	De maïsakker en weilanden bieden in de huidige staat weinig mogelijkheden voor soortgroepen als bijen, vlinders, zoogdieren en vogels. De aanleg van de nieuwe N69 zal voor veel verstoring zorgen op dit deelgebied
7	De spontaan opgekomen ruigte, struweel en bos biedt veel broedgelegenheid aan algemene broedvogelsoorten en ruigte gebonden dagvlinders. De aanwezigheid van invasieve exoten zoals Japanse duizendknoop en Reuzeberenklauw in combinatie met de aanwezigheid van diverse verwilderde tuinplanten vormen een knelpunt voor inheemse soorten. Het gebied wordt niet tot nauwelijks bezocht door recreanten, waardoor het een belangrijk rustgebied is voor zoogdieren als reeën, hazen en mogelijk vossen of kleine marterachtigen. Illegale crossactiviteiten binnen het deelgebied kunnen zorgen voor verstoring van deze rust.
8	In de gemeentelijke bossen is relatief weinig recreatiedruk, ondanks de ligging nabij een groot recreatieterrein. Aan de vele lig- en veegplekken is zichtbaar dat het bos een functie heeft als rustgebied voor reeën. Ook voor andere zoogdieren zoals eekhoorn, hazen en muizensoorten als gewone bosmuis biedt het bos geschikt leefgebied. Voor vleermuizen zijn er geschikte foerageermogelijkheden maar weinig verblijfsmogelijkheden, omdat het veelal wat jongere houtopstanden zijn met weinig boomholtes.
9	Schraal grasland met niet al te veel kruiden. In het verleden werd het grasland vaak gemaaid maar doordat er weinig activiteiten zijn op het Eurocircuit, lijkt het grasland zich te ontwikkelen naar een meer structuurrijk grasland.

SAMENVATTING RESULTATEN

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de uitkomsten van de factsheets van de vijf scenario's.

	Scenario natuur	Scenario huidig	Scenario leisure	Scenario max. faciliteren	Combinatie scenario
Effecten natuurwaarden	++	+-	-	-	+-
Ontwikkelmogelijkheden biodiversiteit	++	+	+-	+	+
Juridische risico's	+-	+	--	-	-

Met vriendelijke groeten,
 Ecoconsultancy



De heer J.G. Boogaard, BSc
 Projectleider



De heer ing. E.R. Witter
 Kwaliteitscontroleur

Scenario 1

“Omvormen terrein naar natuur”

Het gehele plangebied omvormen tot een natuurterrein, met ruimte voor beleving van de natuur.

POSITIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Versterken verbinding tussen de Malpie en het Keersop dal.
- ➔ Vermindering van grote piekverstoring door geluid van lawaaisporten op broedvogels en zoogdieren.
- ➔ Vermindering van stikstofdepositie van het terrein op omliggende Natura 2000-gebieden op de lange termijn.
- ➔ Versterken van lokale populaties broedvogels, zoogdieren

NEGATIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Het vergroten van de beleefbaarheid, door de inrichting als natuurterrein, kan leiden tot een toestroom van recreanten waardoor weinig mogelijkheden ontstaan voor verstoringsevoelige soorten.
- ➔ Actief beheer zal noodzakelijk zijn om te voorkomen dat invasieve exoten op de vuilstortplaats zich gaan verspreiden naar nieuwe natuur, omdat ook hier sprake kan zijn van verstoorde bodem.

ONTWIKKELMOGELIJKHEDEN VOOR BIODIVERSITEIT

- ➔ Behoud, en eventueel versterking van de gebieden die het meest waardevol zijn voor de biodiversiteit. Het gaat hierbij voornamelijk om de kruidenrijke graslanden in deelgebied 3 (boerenlandvogels en oranje zandooie), het gevarieerde bos in deelgebied 5 en de gemeentelijke bossen in deelgebied 8.
- ➔ In het gebied is water aanwezig, maar dit water heeft geen tot weinig functie voor amfibieën. Door de waterpartijen aan te passen naar natuurlijkere, visvrije poelen, ontstaan kansen voor lokaal voorkomende amfibieën zoals algemene soorten als bruine kikker, maar ook poelkikker.
- ➔ Door het behoud van enkele elementen van het Eurocircuit kunnen verblijfsmogelijkheden voor gebouwbewonende vleermuizen worden gecreëerd, zoals een vleermuisbunker. Door het ringen van bomen kan meer stand dood hout gerealiseerd worden voor spechten en verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen.
- ➔ Vanuit historisch perspectief is het omvormen van terrein naar afwisseling van bos, heide en kruidenrijk grasland waardevol. In de omgeving komen populaties van heidegebonden soorten zoals levendbarende hagedis, heikikker voor.
- ➔ Door een recreatiezonering aan te brengen kan de functie van het gebied als rustgebied voor zoogdieren en vogels behouden blijven



Kansen voor behoud en versterking van Kruidenrijke graslanden.



behoud van waardevol nat bos in deelgebied 5.



Mogelijkheden voor vleermuisbunker.

JURIDISCHE RISICO'S

- ➔ Mogelijke knelpunten voor Natura 2000-gebieden zijn: verandering van de grondwaterstand en uitstoot van stikstofdepositie als gevolg van de omvorming van het terrein.
- ➔ Grootschalige graafwerkzaamheden kunnen leiden tot negatieve effecten op beschermde soorten als kleine marterachtigen. Ook kunnen door eventuele grote schaal van de ingreep negatieve gevolgen ontstaan voor algemene zoogdieren, amfibieën en broedvogels. De effecten van de exacte ingreep op de Wet natuurbescherming zal nader getoetst moeten worden

Scenario 2

“Legalisering bestaand gebruik”

Het huidige gebruik van het plangebied (Euracircuit, motorcrosssterrein etc.) vastleggen in nieuw bestemmingsplan.

POSITIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- Het legaliseren van het bestaande gebruik zal in principe leiden dat de bestaande natuurwaarden gehandhaafd blijven.

NEGATIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- Bij legalisering van het bestaande gebruik blijven de huidige negatieve effecten (zoals verstoring door geluid) ongewijzigd.

ONTWIKKELMOGELIJKHEDEN VOOR BIODIVERSITEIT

Als het huidige gebruik van het terrein ongewijzigd blijft in een nieuw bestemmingsplan, zijn er mogelijkheden om binnen het huidige gebruik kansen voor biodiversiteit te creëren:

- In het huidige gebruik worden veel graslanden in deelgebied 1 en 2 vaak gemaaid. Vaak maaien zorgt voor weinig overlevingskansen van poppen, rupsen en larven van tal van grasland gebonden insecten als dagvlinders en sprinkhanen. Door minder te maaien, gefaseerd te maaien (max 40% oppervlakte per maalbeurt) en door sinusmaai-beheer toe te passen kan zowel de soortenrijkdom als de hoeveelheid insecten eenvoudig vergroot worden. Aangepast maai-beheer hoeft geen knelpunt te zijn voor het gebruik van de graslanden voor evenementen, maar biedt wel veel kansen voor de biodiversiteit.
- Aanbevolen wordt om te inventariseren of er hekken op het terrein verwijderd kunnen worden, om zo de versnippering van het gebied tegen te gaan en verbindingsmogelijkheden voor zoogdieren te verbeteren.
- Geschikte voortplantingsmogelijkheden voor amfibieën en libellen ontbreken in vrijwel het gehele gebied. Het creëren van visvrije poelen biedt kansen voor amfibieën. Aanbevolen wordt om direct naast poelen ook landhabitat voor amfibieën te creëren zoals ruigte, takkenrillen of struweel. De bestaande wateren kunnen ook aangepast worden, zodat deze aantrekkelijker zijn voor amfibieën en libellen. Door het creëren van natuurvriendelijke oevers, het wegvangen van uitheemse vissen en het aanplanten van bijvoorbeeld een rietkraag biedt kansen voor tal van soorten.
- In het gebied zijn voldoende foerageermogelijkheden voor vleermuizen aanwezig, maar slechts beperkte verblijfsmogelijkheden. In gebouwen kunnen extra voorzieningen voor gebouwbewonende vleermuizen worden gecreëerd, door bomen te ringen kan meer staand dood hout ontstaan waar op termijn voor vleermuizen geschikte holtes in kunnen ontstaan. Op de korte termijn kunnen verblijfsmogelijkheden gecreëerd worden door vleermuiskasten te plaatsen.
- In de bossen, met uitzondering van deelgebied 5, is weinig staand en liggend dood hout aanwezig. Door het beheer bij te sturen en het verwijderen van hout zo veel mogelijk te voorkomen kan er een toename aan dood hout, en daarmee een grotere diversiteit aan insecten en een beter vocht huishoudend vermogen van het bos ontstaan.



Aanpassen maai-beheer biedt kansen voor insecten.



wegvangen uitheemse vissen en maken natuurvriendelijke oevers voor amfibieën.



behoud van pionier natuur op vuilstort is positief voor (roof)vogels en zoogdieren

JURIDISCHE RISICO'S

- Bij handhaving van het bestaande gebruik, zullen juridische risico's ten aanzien van de Wet natuurbescherming beperkt zijn. Eventuele opknopwerkzaamheden zullen getoetst moeten worden aan de Wet natuurbescherming, om vast te stellen of de werkzaamheden kunnen leiden tot negatieve effecten op beschermde soorten zoals vleermuizen of kleine marterachtigen. Mogelijk dat aanvullend onderzoek en een ontheffingstraject bij opknopwerkzaamheden aan de orde is.

Scenario 3

“omvormen tot leisurezone”

Het plangebied volledig herbestemmen en omvormen tot leisurezone, de exacte invulling hiervan is niet bekend.

POSITIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➡ Bij het realiseren van nieuwe bebouwing zijn kansen voor natuurinclusief bouwen, waar kansen worden gecreëerd voor gebouwbewonende soorten als vleermuizen.

NEGATIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➡ Afhankelijk van de exacte invulling van het scenario, kunnen feitelijk alle actuele natuurwaarden worden aangetast. Hoe meer actuele natuurwaarden behouden blijven, hoe minder negatieve effecten zullen optreden.
- ➡ De kans is groot dat verstoring door geluid, licht en optische verstoring de natuurwaarden in het gebied zelf, maar ook in de directe omgeving kunnen aantasten.
- ➡ Behoud van waardevolle elementen zoals deelgebied 3, 5 en 8 en waardevolle functies zoals het behoud van rust en structuur (deelgebied 7) wordt geadviseerd om negatieve gevolgen voor actuele natuurwaarden zo veel mogelijk te beperken.

ONTWIKKELMOGELIJKHEDEN VOOR BIODIVERSITEIT

- ➡ Behoud van bos, bomen, bomenrijen en struweel is een belangrijk uitgangspunt voor het behoud/versterken van de biodiversiteit.
- ➡ Door recreatieve functies zo veel mogelijk vorm te geven in deelgebieden waar reeds (intensief) recreatief gebruik is, zoals deelgebieden 1, 2 en 4 bestaan kansen om de natuurwaarden te vergroten. Dit kan door een natuurinclusief ontwerp van de inrichting.



Inpassing leisure op reeds intensief gebruikte terreindelen, beperkt effect.



behoud van waardevolle elementen.



In nieuwbouw zijn verblijfsmogelijkheden voor soorten zoals vleermuizen te realiseren

JURIDISCHE RISICO'S

- ➡ De volgende risico's kunnen ontstaan voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden: toename van recreatiedruk/optische verstoring, toename van stikstofdepositie, verandering van de grondwaterstand, toename van geluid.
- ➡ Deelgebied 5, deelgebied 8 en de bosrand tussen deelgebieden 6 en 7 zijn aangewezen als Natuurnetwerk Brabant (beheertype N16.03 Droog bos met productie). Ook een deel van deelgebied 3 is aangewezen als Natuurnetwerk Brabant, met beheertype N00.01 Nog om te vormen landbouwgrond naar natuur (inrichting). Dit betekent dat hier op basis van provinciaal beleid in principe geen andere functies mogelijk zijn dan natuur.
- ➡ In het plangebied en de directe omgeving daarvan kunnen beschermde soorten voorkomen zoals kleine marterachtigen, vleermuizen, roofvogels zoals sperwer en havik etc. Afhankelijk van de recreatieve functie die wordt gegeven aan het plangebied kunnen negatieve effecten ontstaan voor deze soorten. De exacte ingreep zal getoetst moeten worden aan de Wet natuurbescherming en er is een reële kans op noodzaak tot aanvullende onderzoeken.

Scenario 4

“maximaal faciliteren van bestaande functies”

Het maximaal faciliteren van het recreatief gebruik van het plangebied voor onder andere motorcross en rallysport.

POSITIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➡ Het maximaal faciliteren van bestaande recreatieve functie zal in principe ertoe leiden dat de meeste bestaande natuurwaarden gehandhaafd blijven. Dit geldt voornamelijk voor niet verstoringsgevoelige soorten.

NEGATIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➡ Toename van verstoring door geluid en optische verstoring op (roof)vogels en zoogdieren.
- ➡ Vooral de combinatie van de nieuwe N69 met een intensiever gebruik van de recreatieve voorzieningen zorgt voor een grote toename van verstoring overdag.

ONTWIKKELMOGELIJKHEDEN VOOR BIODIVERSITEIT

- ➡ Ontwikkelmogelijkheden komen grotendeels overeen met het legaliseren van bestaand gebruik zoals aangepast maaibeheer (minder maaien en gefaseerd maaien van max. 40% oppervlakte per maaibeurt of sinusbeheer), verwijderen van hekken, behoud van waardevolle elementen, creëren mogelijkheden voor amfibieën en libellen etc. (zie factsheet scenario 2).
- ➡ Binnen het plangebied is veel uitheemse beplanting, zoals laurierhagen, aanwezig. Door deze beplanting te vervangen door inheems gevarieerd struweel ontstaan meer mogelijkheden voor nachtvlinders, bijen en overige insectgroepen.
- ➡ Belangrijke verschillen zijn dat vooral ingezet kan worden op soorten en soortgroepen die niet of weinig gevoelig zijn voor verstoring zoals dagvlinders, sprinkhanen, amfibieën, libellen en vleermuizen.
- ➡ Door deelgebied 6 in te richten als “bufferzone”, middels het aanplanten met dicht struweel en bos, kunnen de effecten van een toename van verstoring beperkt worden en kan het gebied aantrekkelijk blijven voor zoogdieren en (roof)vogels.



Kansen voor insecten bij aangepast maaibeheer.



op voormalig landbouwgrond zijn mogelijkheden voor een inrichting als bufferzone.



uitheemse beplanting kan vervangen worden door inheems plantmateriaal.

JURIDISCHE RISICO'S

- ➡ De grootste juridische risico's zijn de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden zoals een toename van stikstofdepositie en toename van geluid.
- ➡ De toename van geluid en optische verstoring en eventuele (kleinschalige) herinrichting, kan leiden tot negatieve effecten op beschermde soorten zoals roofvogelsoorten als sperwer en havik, vleermuizen en kleine marterachtigen. De exacte ingreep zal getoetst moeten worden aan de Wet natuurbescherming voorafgaand aan de uitvoering. Mogelijk dat aanvullend onderzoek en een ontheffingstraject bij opknopwerkzaamheden aan de orde is.

Scenario 5

"combinatie van de overige vier scenario's"

Herinrichting en herbestemming van het plangebied zodat ruimte is voor een combinatie tussen natuur, gewenst recreatief gebruik en leisure.

POSITIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Door een natuurinclusief ontwerp te maken van de vernieuwde inrichting, kunnen bestaande natuurwaarden worden versterkt.
- ➔ Versnippering kan worden tegengegaan door verwijderen hekken en realiseren van groene verbindingen
- ➔ Behoud en versterking van waardevolle elementen is een belangrijk uitgangspunt.

NEGATIEVE EFFECTEN NATUURWAARDEN

- ➔ Een intensiever gebruik van het terrein kan leiden tot meer recreatiedruk en meer verstoring door licht en geluid. Dit effect kan worden beperkt door een goede zonering van recreatief gebruik.
- ➔ Welke natuurwaarden worden aangetast is afhankelijk van welke functies waar worden gerealiseerd.
- ➔ Geadviseerd wordt om nieuwe functies te realiseren op terreinen die reeds in gebruik zijn voor recreatie, of op voormalige landbouwgrond langs de N69, omdat hier reeds sprake zal zijn van veel verstoring en lage natuurwaarden.

ONTWIKKELMOGELIJKHEDEN VOOR BIODIVERSITEIT

- ➔ Ontwikkelmogelijkheden liggen in lijn met de overige vier scenario's. Welke mogelijkheden het meeste effect hebben hangt af van de invulling die het terrein krijgt, ofwel hoeveel ruimte er komt voor welke functie.
- ➔ Behoud van waardevolle elementen (deelgebied 3, 5 en 8) en behoud van belangrijke functies zoals ruigte en rust (deelgebied 7) is een belangrijk uitgangspunt voor een ontwerp dat ten goede komt aan de biodiversiteit.
- ➔ Naast versterking van bestaande kwaliteiten kan in een nieuwe inrichting ingezet worden op kansen voor amfibieën en libellen, kruidenrijke graslanden met aangepast maaibeheer, tegengaan van invasieve exoten en uitheemse beplanting en kansen voor gebouwbewonende soorten in eventuele nieuwbouw.
- ➔ Het realiseren van één of twee geluidswallen van 6 meter hoog ten noorden en mogelijk ook zuidoosten van de crossbaan maakt onderdeel uit van scenario 5. Het kappen van inheemse bomen en struiken ten behoeve van de realisatie is negatief voor de biodiversiteit, echter kan de realisatie ook een positieve bijdrage leveren door de wal in te zaaien met een inheems kruidenmengsel (bijvoorbeeld van Cruydhoeck) of aan te planten met een afwisseling aan inheems bes-dragend struweel.



Kansen voor minder versnippering en natuurinclusieve bebouwing.



nieuwe functies bij voorkeur realiseren op terreindelen met weinig natuurwaarde.



herinrichten van waterpartijen biedt kansen voor amfibieën en libellen.

JURIDISCHE RISICO'S

- ➔ Door een mogelijke wijziging in de functie en de daarbij horende recreatiedruk, kunnen negatieve effecten ontstaan op Natura 2000-gebieden zoals een toename van optische verstoring, toename van licht en geluid en toename van stikstofdepositie. Herinrichting van het terrein kan ook leiden tot een toename van geluid en stikstofdepositie en een verandering van de grondwaterstand.
- ➔ Deelgebied 5, deelgebied 8, de locatie waar de zuidoostelijke geluidswal is geprojecteerd en de bosrand tussen deelgebieden 6 en 7 zijn aangewezen als Natuurnetwerk Brabant (beheertype N16.03 Droog bos met productie). Ook een deel van deelgebied 3 is aangewezen als Natuurnetwerk Brabant, met beheertype N00.01 Nog om te vormen landbouwgrond naar natuur (inrichting). Dit betekent dat hier op basis van provinciaal beleid in principe geen andere functies mogelijk zijn dan natuur.
- ➔ In het plangebied en de directe omgeving daarvan kunnen beschermde soorten voorkomen zoals kleine marterachtigen, vlermuizen, roofvogels zoals sperwer en havik etc. Afhankelijk van de recreatieve functie die wordt gegeven aan het plangebied kunnen negatieve effecten ontstaan voor deze soorten. De exacte ingreep zal getoetst moeten worden aan de Wet natuurbescherming en er is een reële kans op noodzaak tot aanvullende onderzoeken.

Bijlage 12
Advies
provincie
Noord-Brabant

Eerste verkenning scenario's van het project "Toekomst Eurocircuit"

Er worden verschillende scenario's genoemd als toekomstrichting van het Eurocircuit. De vraag is om een globale toets te doen of deze scenario's passen binnen het provinciale beleid en of er aandachtspunten zijn waarmee in de verdere scenario uitwerking rekening moet worden gehouden.

Gelet op de fase waarin het proces zit zal ik dat op hoofdlijnen doen en ingaan op de provinciale belangen. Deze liggen besloten in de Brabantse omgevingsvisie en de Verordening(en). Hieronder ga ik in op:

1. De interim omgevingsverordening
2. Ontwerp van de Omgevingsverordening
3. De scenario's
4. Bevindingen algemeen

1. De Interim Omgevingsverordening (IOV)



Het Eurocircuit en omgeving ligt binnen de structuren Gemengd landelijk gebied, Groenblauwe mantel en Natuurnetwerk Brabant (NNB). Aan de oostzijde ligt een zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling. Het circuit grenst aan Center Parcs De Kempervennen en een Snowcenter. Het Eurocircuit betreft een bestaande niet agrarische functie in het landelijk gebied. Onder bestaand verstaat de IOV datgene wat onder het vigerend bestemmingsplan rechtstreeks is toegestaan. Voor bestaande lawaaisporten (daarvan is in dit geval sprake) geldt dat een beperkte uitbreiding alleen mogelijk is binnen het gemengd landelijk gebied (zie kaartje). Daarbij geldt tevens dat een eventuele uitbreiding moet passen binnen de gewenste ontwikkelingsrichting van het gebied, waarbij een gebiedsgerichte benadering welke activiteiten passend zijn, welke effecten de ontwikkeling heeft op andere aspecten en hoe een ontwikkeling bijdraagt aan het versterken van de omgevingskwaliteit. Voor het vestigen van andere functies is in de IOV opgenomen dat geen splitsing plaatsvindt van het bouwperceel/huidige terrein.

2. Ontwerp van de Omgevingsverordening

Volgende week komt het ontwerp van de Omgevingsverordening ter visie. In deze verordening wordt sterk de nadruk gelegd op het versterken van de omgevingskwaliteit. Daarvoor is een aantal basisprincipes benoemd en ook hier is een ontwikkelingsrichting met diep, rond en breed van toepassing. Ook hier wordt voor wat betreft 'bestaand' uitgegaan van het geldend bestemmingsplan. Voor een ontwikkeling van niet-agrarische activiteiten geldt dat deze past in de ontwikkelingsrichting en onder meer geen betrekking heeft op een nieuwe lawaaisport.

Hiervoor is al aangegeven dat sprake is van een bestaande lawaaisport. Voor de provincie zijn onder meer de volgende algemene aspecten van belang:

- a) Een goede omgevingskwaliteit en gezonde en veilige leefomgeving waarbij rekening wordt gehouden met zorgvuldig ruimtegebruik, toepassing lagenbenadering en meerwaardecreatie
- b) Bij zorgvuldig ruimtegebruik is belangrijk dat functies plaatsvinden in bestaand ruimtebeslag (daarvoor is het geldend bestemmingsplan van belang)
- c) Voor de lagenbenadering is van belang dat goed wordt gekeken naar de effecten van de ontwikkeling op onder meer bodem, water, infrastructuur, landschap, natuur
- d) Meerwaardecreatie: een evenwichtige benadering van de economisch, ecologische en sociale aspecten. Probeer opgaven te combineren
- e) Een ontwikkelingsrichting vaststellen met de hiervoor genoemde aandachtspunten (diep, rond en breed)
- f) Kwaliteitsverbetering van het landschap: Een ontwikkeling (meer dan het bestemmingsplan toelaat) zal altijd gepaard moeten gaan met een fysieke verbetering van landschap en kwaliteit van het gebied en omgeving. Hiervoor kennen we de landschapsinvesteringsregeling (LIR)
- g) Bij toename van bebouwing kan de bouw/sloopregeling van toepassing zijn.

3. De scenario's

Er is een zorgvuldig proces doorlopen met stakeholders om een beeld te krijgen van de ontwikkelingsrichting van het gebied. Met voornoemde uitgangspunten in het achterhoofd heb ik op hoofdlijn de volgende opmerkingen.

- **Scenario huidig feitelijk legaal gebruik**

Conclusie stakeholdersbijeenkomst

Samenvattend is de conclusie dat de stakeholders gezamenlijk de mening delen dat er niet meer overlast mag ontstaan, dat er helder afspraken moeten komen over wanneer er herriesport plaats vindt en onder welke voorwaarden. Zorg nadrukkelijk voor verduurzaming van herriesport en zorg voor fysieke aanpassingen zodat de overlast minder wordt. De verduurzaming zorgt voor een aantrekkelijk toekomstbestendig gebied. Ook zien stakeholders mogelijkheden voor uitbreiding van leisure activiteiten, mits alles goed ontsloten is en voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Opmerking:

Hierbij lijkt aangesloten te worden bij de huidige planologische mogelijkheden? Het betreft een sterk verouderd bestemmingsplan en van belang bij dit scenario is het bepalen wat onder bestaand recht wordt verstaan. Ik verwijs naar voornoemde uitgangspunten a/g, en meer specifiek de kwaliteitsverbetering van het landschap, uitgangspunten NNB en natuurwaarden, bij dit scenario.

• **Scenario omvorming naar natuur**

Conclusie stakeholdersbijeenkomsten

Samenvattend is de conclusie dat de stakeholders gezamenlijk de mening delen dat natuur van belang is en dat dit eventueel goed ingepast moet worden in het nieuwe gebied.

Het geheel omvormen naar een natuurgebied van het terrein, zonder mogelijkheid voor sport en ontspanning wordt door de stakeholders als niet gewenst beoordeeld. Dit mede omdat er al veel natuur in de omgeving is.

Opmerking:

Bij een ontwikkeling moet aandacht worden besteed aan de natuurlijke kenmerken van het gebied. Ik verwijs naar de uitgangspunten van een gedegen lagenbenadering. Maar ook naar de kwaliteitsverbetering van het landschap. Het terrein is nu gelegen in 'gemengd landelijk gebied'. Het inrichten, beheer en instandhouding van natuur is geen sinecure. Voor de haalbaarheid van dit scenario zal gekeken moeten worden naar een goed partnerschap met terrein behorende organisaties, waaronder wellicht Natuurmonumenten en Brabants landschap.

• **Scenario Leisure-zone (vrijtijdsvoorziening)**

Conclusie stakeholdersbijeenkomsten

Samenvattend is de conclusie dat de stakeholders gezamenlijk de mening delen dat het terrein niet geherstructureerd moet worden en verkocht moet worden aan een marktpartij om een grote leisurezone te realiseren. Ze vinden de maatschappelijke waarde van het Eurocircuit terrein belangrijker dan de pure financiële waarde van zo'n leisurezone. Ze vinden dat uitgangspunt moet zijn dat de huidige activiteiten en verenigen behouden blijven. Er is wel ruimte om aanvullend enkele leisure activiteiten toe te voegen, die moeten passen bij de huidige activiteiten en het 'thema' van het terrein: sport. Er is sowieso ruimte om buitensport en -reactie toe te voegen. Door beter samen te werken kan het terrein efficiënter en beter benut worden.

Opmerking:

Zie de genoemde aandachtspunten onder a t/m g. Specifiek voor vrije-tijdsvoorziening gaan we uit van bebouwing tot een omvang van bebouwing < 1 ha. Bij meer bebouwing is er een bouw/sloop regeling. Er zal dan elders een gelijke oppervlakte gesloopt moeten worden, naast een inpassing in de omgeving en kwaliteitsverbetering.

Als er bovenlokale effecten zijn bij een dergelijke voorziening, grote publiek aantrekkende werking, zal er draagvlak in de regio moeten zijn en sprake zijn van een goede ontsluiting. Extra aandacht wordt gevraagd voor een goede borging van het vrije tijds concept (een bedrijfsmatige exploitatie gericht op leisure). Bij een dergelijk scenario zal moeten blijken van een aanvaardbaar verblijfsklimaat/leefomgeving. De IOV gaat ervan uit dat geen splitsing van het bouwperceel (terrein) plaatsvindt. Daarbij is het karakter en de schaal van leisure van belang en de 'stapeling' van functies. Een omvorming van het terrein naar leisure betekent dat de activiteiten elkaar moeten versterken en als één geheel worden gezien.

- **Crossen maximaal faciliteren**

Conclusie stakeholdersbijeenkomst

Samenvattend is de conclusie dat de stakeholders gezamenlijk de mening delen dat er ingezet moet worden op geluidreductie, dat er heldere afspraken worden gemaakt of gebruik op welk moment dat verenigingen in gesprek moeten blijven met elkaar én zeker ook met omwonenden.

De dialoog methode tijdens de stakeholderbijeenkomst heeft dat inzicht vergroot. Verder kwam ter sprake dat het gebied efficiënter kan worden gebruikt en gecombineerd met andere leisure activiteiten. Bij alles wat gebeurd is ontsluiting en parkeren een belangrijk issue.

Opmerking

Het provinciaal beleid ziet in beginsel alleen mogelijkheden voor lawaaisporten in kernrandzones aansluitend bij bedrijventerreinen. Uiteraard heeft dit te maken met de effecten van deze activiteit op de omgeving. Het Eurocircuit ligt in het landelijk gebied en omgeven door NNB en verblijfsrecreatie. Een dergelijk scenario kan op gespannen voet staan met meerwaarderecreatie (natuur; omgeving; leefbaarheid, zie de genoemde aandachtspunten onder a t/m g. hiervoor). Ook als gedacht wordt aan combinatie van functies. Verder zal dit scenario in milieu hygiënische zin goed moeten worden uitgewerkt. Een vergroting van het terrein voor motorcross staat op gespannen voet met het provinciaal beleid.

- **Combinatiescenario (elementen uit voornoemde 4 scenario's)**

Samenvattend is de conclusie dat de stakeholders gezamenlijk de mening delen:

- Dat er kans liggen voor een vernieuwd gebied waarbij de bestaande buitensport activiteiten (incl. herriesport) worden gehandhaafd.
- Gedeeld wordt dat de gemotoriseerde sport de 8u per week houdt, maar dan in netto tijd. Meer uitbreiding van uren wordt niet gedragen en is ook niet nodig volgens de twee gemotoriseerde verenigingen.
- Daarbij zien de stakeholders ruimte voor een proportionele aanvulling met vrijetijdsfuncties die passen bij de huidige activiteiten op het terrein.
- Door het terrein meer open te stellen en meer natuur in te passen op het terrein wordt het terrein toegankelijker en verbetert de kwaliteit in de uitstraling.
- Idealiter zijn de verenigingen en niet commerciële exploitanten straks onderdeel van een overkoepelend orgaan, bijvoorbeeld in de vorm van een coöperatie.
- Van belang is dat er helder afspraken komen over wanneer er herriesport plaats vindt en onder welke voorwaarden én dat uitstoot wordt verminderd en geluidhinder afneemt. Zorg nadrukkelijk voor deze verduurzaming van herriesport en zorg voor fysieke aanpassingen zodat de overlast minder wordt. De verduurzaming zorgt voor een aantrekkelijk toekomstbestendig gebied.
- Openheid, toegankelijkheid voor een breder publiek is noodzakelijk voor een breder draagvlak. Aandacht voor ontsluiting, parkeren en veiligheid zijn ook bij dit scenario terugkomende issues

Opmerking

Een multifunctioneel gebruik van het terrein ten behoeve van sportactiviteiten en vrijetijdsvoorzieningen, in samenhang met natuur, vereist een goede (bedrijfsmatige) exploitatie van het terrein. In dit geval vindt geen 'splitsing' van het terrein plaats. Een goede afstemming tussen de functies (in dit scenario worden enkele voorbeelden genoemd) vergt gedegen onderzoek naar de behoefte en houdbaarheid hiervan.

4. Bevindingen algemeen

Goed om samen met stakeholders een ontwikkelingsrichting te bepalen voor het terrein en gebied. Het provinciaal beleid gaat uit van een goede balans. In het combinatiescenario lees ik een benadering van meerwaardecreatie terug. Daarbij gaat het immers nooit om één belang zoals in de separate scenario's is beschreven, maar een evenwichtige toedeling van functies waar de belangen worden geïntegreerd. Voor het provinciaal beleid adviseer ik de bovengenoemde algemene en specifieke uitgangspunten te betrekken bij de uitwerking van de scenario's. De provincie kijkt graag mee met de verdere uitwerking van de scenario's.

13 april 2021

Hubert van Hout,

Eenheid ruimtelijke ontwikkeling, provincie Noord-Brabant

Bijlage 13
Rapport
Tritium
verkennend
bodem-
onderzoek

**Verkennend bodemonderzoek
Eurocircuit te Valkenswaard
(2010/097/TB-01, versie 0)**



ADVISEURS
IN BOUWEN,
MILIEU &
VEILIGHEID



Verkennd bodemonderzoek

in opdracht van

Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant
T.a.v. de heer P. Steenberg
Postbus 8035
5601 KA EINDHOVEN

betreffende locatie

Eurocircuit Valkenswaard

documentkenmerk

2010/097/TB-01

versie

0

vestiging

Nuenen

datum

11 november 2020

opgesteld door:

Tom Buijs
Projectleider bodem

gecontroleerd door:

Coen Verbakel
Projectleider bodem

Dit document is digitaal gegenereerd en derhalve niet voorzien van een handtekening. De inhoud is aantoonbaar gecontroleerd en vrijgegeven. Het document mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd. Door derden aangebrachte wijzigingen en/of toevoegingen dan wel oneigenlijk gebruik van het document vallen niet onder de verantwoordelijkheid van Tritium Advies.

Tritium Advies B.V.

Adviseurs in bouwen, milieu en veiligheid

T. 088 44 02 900

E. info@tritium.nl

L. www.tritium.nl

KvK-nr. 17108024

Tritium Advies is gevestigd in:

Arkel » Neer » Nuenen »

Prinsenbeek » Rijkevoort

Samenvatting

In opdracht van de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant heeft Tritium Advies een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het Eurocircuit aan de Victoriedijk te Valkenswaard.

Aanleiding voor het onderzoek is het huidige gebruik van het Eurocircuit Valkenswaard dat in strijd is met het vigerende bestemmingsplan. Ten behoeve van het legaliseren van het feitelijke gebruik is een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd. Het aspect bodem in relatie tot de contour van de voormalige stortplaats en daarboven opgebrachte deklaag, is volgens de ODZOB echter nog onvoldoende belicht om in te stemmen met het bovenstaande verzoek.

Doel van het onderzoek is het bepalen van de grens van de voormalige stortplaats op het terrein van het Eurocircuit Valkenswaard en het vaststellen van de dikte en de milieuhygiënische kwaliteit van de deklaag van de stort.

Op de onderzoeklocatie is mogelijk stortmateriaal aangebracht. De exacte contour van de voormalige stortlocatie is niet bekend. Tevens is niet bekend hoe dik de deklaag van de stort is en welke milieuhygiënische kwaliteit deze deklaag heeft.

Zintuiglijk zijn heterogeen verdeeld over de locatie in de bodemlaag tot 1,5 m-mv sporen puin en kolengruis aangetroffen. Plaatselijk is een laag verschaald rioolslib aangetroffen op een diepte van circa 2,0 m-mv. Tot de maximale verkende diepte van 2,5 m-mv is geen stortmateriaal waargenomen. Uit de terreinverkenning blijkt dat het maaiveld op de locatie sterk in hoogte varieert (tussen 26 en 35 meter + NAP).

Uit de analyseresultaten blijkt dat in de onderzochte grond lichte verontreinigingen zijn aangetoond met cadmium, koper, kwik, lood, zink, PAK, PCB en minerale olie. In MM01 en MM03 zijn verhoogde waarden voor EOX aangetoond. De indicatieve kwaliteitsklasse op basis van het Besluit bodemkwaliteit varieert van klasse "wonen" tot "niet toepasbaar".

Op basis van onderhavig onderzoek wordt verwacht dat op het terrein van het Eurocircuit stortmateriaal aanwezig is. Het stortmateriaal ligt op een diepte van meer dan 1,5 m-mv. De aangebrachte deklaag is dermate dik dat direct contact met het stortmateriaal niet mogelijk is. De aanwezigheid van het stortmateriaal vormt derhalve geen belemmering voor het huidige gebruik van de locatie.

De aangetroffen gehalten in de deklaag zijn dermate laag, dat nader onderzoek hiernaar niet noodzakelijk wordt geacht.

Inhoudsopgave

	pagina
Samenvatting	
1. Inleiding	1
2. Vooronderzoek	2
2.1 Locatiegegevens	2
2.2 Eerder uitgevoerd onderzoek	4
2.3 Bodemopbouw	4
2.4 Terreinverkenning	5
2.5 Conclusies vooronderzoek	6
3. Onderzoeksstrategie	7
4. Uitvoering	8
4.1 Kwalibo	8
4.2 Plaatsen boringen	8
4.3 Analyses	9
5. Analyseresultaten	10
5.1 Toetsingskader	10
5.2 Grond	11
6. Conclusie en aanbevelingen	12

Bijlagen

	aantal pagina's (excl. voorblad)
1. regionale ligging	1
2. situatietekening	1
3. profielbeschrijvingen	4
4. analyseresultaten grond	7
5. toetsingstabellen grond	3
6. foto's onderzoekslocatie	2

1. Inleiding

In opdracht van de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant heeft Tritium Advies een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het Eurocircuit aan de Victoriedijk te Valkenswaard.

Aanleiding voor het onderzoek is het huidige gebruik van het Eurocircuit Valkenswaard dat in strijd is met het vigerende bestemmingsplan. Ten behoeve van het legaliseren van het feitelijke gebruik is een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd. Het aspect bodem in relatie tot de contour van de voormalige stortplaats en daarboven opgebrachte deklaag, is volgens de ODZOB echter nog onvoldoende belicht om in te stemmen met het bovenstaande verzoek.

Doel van het onderzoek is het bepalen van de grens van de voormalige stortplaats op het terrein van het Eurocircuit Valkenswaard en het vaststellen van de dikte en de milieuhygiënische kwaliteit van de deklaag van de stort.

Tritium Advies heeft geen binding met de opdrachtgever en de onderzoekslocatie anders dan als onafhankelijk onderzoeksbureau.

Kwalibo

Op een deel van de werkzaamheden die in het voorliggende rapport worden beschreven is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. Onder de naam Kwalibo regelt het Besluit de kwaliteitsborging in het bodembeheer. Voor deze kwaliteitsborging zijn onderdelen van het onderzoek onder Kwalibo uitgevoerd. Indien dit het geval is, dan is dit bij het betreffende onderdeel expliciet vermeld. Onderdelen zonder vermelding van Kwalibo, zijn niet onder Kwalibo uitgevoerd.

2. Vooronderzoek

Voor het vooronderzoek is gebruik gemaakt van de gegevens die zijn aangeleverd door de opdrachtgever. De overige geraadpleegde bronnen zijn weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: overzicht geraadpleegde bronnen tijdens vooronderzoek

vooronderzoek			
type	"aanleiding A" opstellen hypothese milieuhygenische bodemkwaliteit ten behoeve van bodemonderzoek		
categorie	bron	geraadpleegd	
		datum	contactpersoon
internet			
kadastrale gegevens	kadastralekaart.com	13-10-2020	n.v.t.
actuele terreinsituatie	Zoom Earth		
historische gegevens	Topotijdreis		
bodeminformatie	Actueel Hoogte Bestand bodematlas en stortplaatsenkaart Provincie Noord-Brabant archieven Tritium Advies		
archieven omgevingsdienst Zuidoost-Brabant			
bodeminformatie	bodeminformatiesysteem	01-10-2020	Dhr. P. Steenbergen
historische gegevens	bouwvergunningen		
	tankenbestand		
	Hinderwet-/milieuarchief/Wabo		
overig			
terreinverkenning	Tritium Advies (de heer Mathijssen)	30-10-2020	Dhr. J. Daris

De resultaten van de terreinverkenning zijn weergegeven in hoofdstuk paragraaf 2.4.

2.1 Locatiegegevens

De stortplaats is gelegen aan de Victoriedijk te Valkenswaard. Bij de Provincie Noord-Brabant is de stortplaats geregistreerd onder locatiecode NB/5600/003. De stortplaats bevindt zich aan de zuidwestkant gedeeltelijk op het Eurocircuit. De lengte van de contour op het circuit bedraagt circa 150 meter. De regionale ligging is weergegeven in bijlage 1. Een situatietekening is weergegeven in bijlage 2. Foto's van de onderzoekslocatie zijn toegevoegd in bijlage 6. De ligging van de locatie en de voormalige stortplaats is weergegeven in figuur 2.1.

Figuur 2.1: luchtfoto onderzoekslocatie

De locatie van de stortplaats is in het verleden ontgrond ten behoeve van zandwinning. Volgens de eerder uitgevoerde onderzoeken bedroeg de maximale diepte van de ontgroning 6 m-mv. Daarna is in de periode 1958 - 1981 de stortplaats aangelegd. Op de locatie is allerlei afval gestort, zoals huishoudelijk afval, bouw- en sloopafval en mogelijk ook chemisch afval. Uit historisch fotomateriaal (figuur 2.2.) blijkt dat de stortlocatie mogelijk ook ter plaatse van het Eurocircuit aanwezig is. De foto is genomen richting het zuiden.

Figuur 2.2: luchtfoto onderzoekslocatie (1980)

2.2 Eerder uitgevoerd onderzoek

Ten behoeve van de aanwezigheid van de voormalige stortplaats zijn in het verleden meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. De meest recente en meest relevante onderzoeken zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

Tabel 2.2: eerder uitgevoerd onderzoek en overige documenten

nr.	titel	opgesteld door	kenmerk	datum
1.	verkenkend onderzoek voormalige stortplaats nabij Victoriedijk te Valkenswaard	Iwaco	331.4390	14-06-1991
2.	actualiserend risico-onderzoek stortplaatsen fase 1, 2 en 4	MDRE / Bodem	67064	11-1997
3.	eindrapportage NAVOS-onderzoek	Provincie Noord-Brabant	NB5600003	02-07-2007
4.	deklaag onderzoek	Provincie Noord-Brabant	NB5600003	02-08-2010
5.	aanpak stortplaats Victoriedijk	Tauw	R001-1242187PSN-ssc-V02-NL	21-10-2016
6.	actualiserend bodemonderzoek voormalige stortplaats nabij Victoriedijk (ong.)	Tritium Advies	1605/012/MV-01	14-01-2019
7.	beoordeling aspect bodem Ruimtelijke onderbouwing Omgevingsvergunning Victoriedijk 6	Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant	-	15-05-2020

Uit de voorgaande onderzoeken blijkt dat de stortplaats is afgedekt met verschaald rioolslib, dat afkomstig was van de rioolwaterzuiveringsinstallatie in Mierlo. De bovenzijde van de stort ligt hoger dan de omgeving (maximaal 4 tot 5 meter). In 2010 is een deklaagonderzoek uitgevoerd [4]. De dikte van de deklaag is hierbij vastgesteld op minimaal 0,1 m en maximaal 0,45 meter. De deklaag bleek heterogeen sterk verontreinigd te zijn met zink en nikkel. Verder werd de achtergrondwaarde overschreden voor cadmium, chroom, kwik, molybdeen, lood, PCB, PAK en minerale olie. In vrijwel alle geanalyseerde monsters werd een verhoogde EOX-waarde gemeten. Door middel van een risicobeoordeling werd vastgesteld dat er in de huidige situatie geen sprake is van humane risico's. Het actualiserend onderzoek [6] was uitsluitend gericht op het vaststellen van de grondwaterkwaliteit ter plaatse van de stortplaats.

2.3 Bodemopbouw

Tabel 2.3: bodemopbouw en geohydrologie

bodemopbouw		
maatveidhoogte	circa 25 m+NAP	
deklaag	dikte	10 m
	samenstelling	overwegend fijn zand, afgewisseld met leemlagen
	doorlatendheid	matig
1* watervoerende pakket	dikte	15 m
	samenstelling	overwegend grof, grindhoudend zand
	doorlatendheid	goed
geohydrologie		
freatisch grondwater	stijghoogte	circa 22,5 m+NAP
	stromingsrichting	noordnoordwestelijk

Tabel 2.3: bodemopbouw en geohydrologie (vervolg)

waterhuishouding	
oppervlaktewater	Op circa 500 meter ten zuiden van de onderzoekslocatie bevinden zich diverse waterplassen (de Kempervennen).
grondwaterbeschermingsbied	De locatie is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied.
grondwateronttrekking	Op de onderzoekslocatie en in de omgeving vindt voor zover bekend geen grondwateronttrekking plaats.
boringsvrije zone	De onderzoekslocatie is niet gelegen in een boringsvrije zone.

2.4 Terreinverkenning

Voorafgaand aan de monstername is een terreinverkenning uitgevoerd. Hierbij is tevens informatie ingewonnen bij de terreinbeheerder. Hij gaf aan al vanaf de aanleg van het circuit bekend te zijn met het terrein en dat inderdaad stortmateriaal ter plaatse van het huidige Eurocircuit aanwezig is. In onderstaande figuur is de stortcontour aangegeven volgens de terreinbeheerder. Deze contour is tevens te herkennen op de foto uit 1980 (figuur 2.2.). De terreinbeheerder gaf verder aan dat het stortmateriaal redelijk diep ligt. Uit de terreinverkenning blijkt verder dat het maaiveld sterk in hoogte varieert (tussen 26 en 35 meter + NAP).

Figuur 2.3: tekening met globale stortcontour (blauwe arcering)

2.5 Conclusies vooronderzoek

Uit het vooronderzoek blijkt het volgende.

Op de onderzoeklocatie is mogelijk stortmateriaal aangebracht. De exacte contour van de voormalige stortlocatie is niet bekend. Tevens is niet bekend hoe dik de deklaag van de stort is en welke milieuhygiënische kwaliteit deze deklaag heeft.

3. Onderzoeksstrategie

Voor het onderzoek naar de stort en de deklaag wordt aangesloten bij de eerder gehanteerde onderzoekstrategieën in onderzoeken [3] en [4]. De te volgen strategie is weergegeven in de navolgende tabel.

Tabel 3.1: strategie deklaagonderzoek

strategie	boringen (diepte in m-niv)	analyses ¹⁾
maatwerk	20 x (maximaal 1,5) ²⁾	3 x NEN-g, arseen, chroom, EOX

Opmerkingen bij de tabel:

- 1) verklaring analyses:
 - NEN-g : pakket NEN 5740 voor grondparameters (organische stof en lutum, 9 metalen, PAK, PCB en minerale olie);
 - EOX : extraheerbare organohalogenen.
- 2) De boringen worden per raai van 10 boringen van noord naar zuid geplaatst over het gebied. Wanneer stortmateriaal wordt aangetroffen wordt de boring gestaakt.

De monsters worden genomen over de gehele dikte van de deklaag en niet per halve meter. De analyses worden door een geaccrediteerd laboratorium uitgevoerd. De grondmonsters worden conform AS3000 voorbereid.

4. Uitvoering

4.1 Kwalibo

Op de veldwerkzaamheden is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. Onder de naam Kwalibo regelt het Besluit de kwaliteitsborging in het bodembeheer. Voor dit onderzoek zijn de werkzaamheden uitgevoerd onder certificaat op grond van BRL SIKB 2000 (versie 6.0, 1 februari 2018) conform protocol 2001 (versie 6.0, 1 februari 2018) van de Stichting Infrastructuur Kwaliteitsborging Bodembeheer. In de navolgende tabel is de naam van de erkende veldwerker weergegeven, die voor onderhavig onderzoek het veldwerk heeft uitgevoerd.

Tabel 4.1: erkende veldwerker Tritium Advies

veldwerker	datum uitvoering	boornummers
boorwerkzaamheden (protocol 2001)		
Joris Mathijssen	30-10-2020	01 t/m 17

Conform BRL-SIKB 2000 zijn de veldwerkzaamheden getoetst op partijdigheid. De uitvoerder van het veldwerk voor milieuhygiënisch bodemonderzoek heeft geen binding met de opdrachtgever en de onderzoekslocatie anders dan als dat van een onafhankelijk onderzoeksbureau.

4.2 Plaatsen boringen

De locaties van de boringen zijn weergegeven in bijlage 2. Tijdens het plaatsen van de boringen en peilbuizen deden zich geen belemmeringen of bijzonderheden voor. De bij de boringen vrijkomende grond is in het veld zintuiglijk beoordeeld. Hierbij zijn de in de navolgende tabel weergegeven waarnemingen gedaan die duiden op een mogelijke bodemverontreiniging in de deklaag van de mogelijke stortlocatie. Tot de maximale verkende diepte van 2,5 m-mv is geen stortmateriaal waargenomen. Voor de bodemopbouw wordt verwezen naar de profielbeschrijvingen in bijlage 3.

Tabel 4.2: zintuiglijke afwijkingen

boring	diepte boring (m-mv)	traject (m-mv)	zintuiglijke afwijking
01	1,50	0,00 - 1,50	sporen puin, sporen kolengruis
02	1,50	0,00 - 1,50	sporen puin, sporen kolengruis
03	1,50	0,00 - 1,50	sporen puin, sporen kolengruis
04	1,50	0,00 - 1,50	sporen puin, sporen kolengruis
05	1,50	1,00 - 1,50	sporen puin
06	1,50	0,00 - 1,50	sporen puin, sporen kolengruis
08	1,50	0,00 - 0,50	sporen puin
10	1,50	0,00 - 0,20	sporen puin
11	1,50	0,00 - 1,50	sporen puin
12	1,50	0,00 - 1,50	sporen puin, sporen kolengruis
13	2,00	0,00 - 1,50	sporen puin, sporen kolengruis
		1,50 - 2,00	verschaafd rioolstb
14	1,50	0,00 - 1,00	sporen puin
		1,00 - 1,50	sporen puin, sporen kolengruis
15	1,50	0,00 - 1,50	sporen puin

4.3 Analyses

De grondmonsters zijn volgens de navolgende tabel geanalyseerd.

Tabel 4.3: geanalyseerde monsters (grond)

monster-code	traject (m-mv)	boringen	analyses ¹⁾	toelichting
MM01	0,00 - 1,50	01, 02, 03, 11	NEN-g, arseen, chroom, EOX	onderzoek deklaag, sporen puin en sporen kolengruis
MM02	0,00 - 1,50	04, 06, 08, 14	NEN-g, arseen, chroom, EOX	onderzoek deklaag, sporen puin en sporen kolengruis
MM03	0,00 - 1,50	12, 13, 15	NEN-g, arseen, chroom, EOX	onderzoek deklaag, sporen puin en sporen kolengruis

Opmerkingen bij de tabel:

1) verklaring analyses:

- NEN-g : pakket NEN 5740 voor grondparameters (organische stof en lutum, 9 metalen, PAK, PCB en minerale olie);
- EOX : extraheerbare organohalogenen.

5. Analyseresultaten

5.1 Toetsingskader

Wet bodembescherming (Wbb)

De analyseresultaten van de grondmonsters zijn vergeleken met de toetsingstabel 'Streefwaarden grondwater en interventiewaarden grond en grondwater' uit de circulaire bodemsanering (Nederlandse Staatscourant, nr. 16675, 27 juni 2013).

Bij onderhavig onderzoek zijn van de grondmonsters het organische stof- en lutumgehalte analytisch bepaald en weergegeven op het analysecertificaat. Met behulp van de bodemtypecorrectieformules uit de Regeling bodemkwaliteit zijn de meetwaarden van de grond omgerekend naar waarden voor standaardbodem (met een lutum percentage van 25 % en een organische stof percentage van 10 %).

Voor de grond wordt de achtergrondwaarde beschouwd als het niveau waaronder sprake is van een duurzame bodemkwaliteit. De interventiewaarde betreft het niveau waarboven sprake kan zijn van risico's voor het milieu en de volksgezondheid. Een sanering van de bodem kan dan noodzakelijk zijn. Normaliter wordt als criterium voor het uitvoeren van nader onderzoek de tussenwaarde gehanteerd. De tussenwaarde voor grond betreft het gemiddelde van de achtergrond- en de interventiewaarde. Opgemerkt wordt dat de tussenwaarde geen formele status heeft. De aanduiding van de mate van verontreiniging in het rapport is weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 5.1: aanduiding mate van verontreiniging

aanduiding in rapport	betekenis voor grond
- = niet verontreinigd	De toetsingswaarden worden niet overschreden.
>AW = licht verontreinigd	Het aangetoonde gehalte ligt tussen de achtergrond- en tussenwaarde.
>T = matig verontreinigd	Het aangetoonde gehalte ligt tussen de tussen- en interventiewaarde.
>I = sterk verontreinigd	Het aangetoonde gehalte ligt boven de interventiewaarde.

Besluit bodemkwaliteit (Bbk)

Om een indicatie te verkrijgen van de hergebruiksmogelijkheden van de grond voor een toepassing als landbodem, zijn de analyseresultaten van de grondmonsters aanvullend vergeleken met de tabellen 1 en 2 in bijlage B van de Regeling bodemkwaliteit (Nederlandse Staatscourant, nr. 247, 20 december 2007 en de daaropvolgende wijzigingen). De aanduiding van de milieuhygiënische classificering is weergegeven in de navolgende tabel.

Tabel 5.2: aanduiding bodemkwaliteitsklasse

aanduiding in rapport	betekenis
achtergrondwaarde (AW)	Grond kan vrij worden toegepast bij elke bodemfunctie en elke bodemkwaliteit.
wonen (Wo)	Grond kan binnen het algemene generieke toetsingskader worden toegepast bij de bodemfuncties en bodemkwaliteiten "wonen" of "industrie".
industrie (Ind)	Grond kan binnen het algemene generieke toetsingskader enkel worden toegepast bij de bodemfunctie en bodemkwaliteit "industrie".
niet-toepasbaar (NT)	Grond kan elders niet worden toegepast. Indien deze grond vrijkomt moet deze worden afgevoerd naar een erkende verwerker.

5.2 Grond

De analyseresultaten van de grondmonsters zijn weergegeven in bijlage 4. De toetsingsresultaten zijn weergegeven in bijlage 5. Een samenvatting is weergegeven in de navolgende tabel.

Tabel 5.3: samenvatting toetsingsresultaten grond

monstercode	traject (m-mv)	boringen	motivatie	toetsingsresultaten Wbb ¹⁾			indicatie Bbk ²⁾
				> AW	> T	> I	
MM01	0,00 - 1,50	01, 02, 03, 11	onderzoek deklaag, sporen puin en sporen kolengruis	cadmium, koper, kwik, lood, zink, PAK, PCB, m.o.	-	-	NT
MM02	0,00 - 1,50	04, 06, 08, 14	onderzoek deklaag, sporen puin en sporen kolengruis	cadmium, zink, PAK	-	-	Wo
MM03	0,00 - 1,50	12, 13, 15	onderzoek deklaag, sporen puin en sporen kolengruis	cadmium, koper, kwik, lood, zink, PCB, m.o.	-	-	Ind

Opmerkingen bij de tabel:

- 1) verklaring afkortingen:
 - m.o. : minerale olie;
 - PAK : polycyclische aromatische koolwaterstoffen;
 - PCB : polychloorbifenylen.
- 2) de toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit betreft een indicatie van de hergebruiksmogelijkheden.

In MM01 en MM03 zijn tevens verhoogde waarden voor EOX aangetoond.

6. Conclusie en aanbevelingen

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt het volgende.

Zintuiglijk zijn heterogeen verdeeld over de locatie in de bodemlaag tot 1,5 m-mv sporen puin en kolengruis aangetroffen. Plaatselijk is een laag verschaald rioolslib aangetroffen op een diepte van circa 2,0 m-mv. Tot de maximale verkende diepte van 2,5 m-mv is geen stortmateriaal waargenomen.

Uit de analyseresultaten blijkt dat in de onderzochte grond lichte verontreinigingen zijn aangetoond met cadmium, koper, kwik, lood, zink, PAK, PCB en minerale olie. In MM01 en MM03 zijn verhoogde waarden voor EOX aangetoond. De indicatieve kwaliteitsklasse op basis van het Besluit bodemkwaliteit varieert van klasse "wonen" tot "niet toepasbaar".

Op basis van onderhavig onderzoek wordt verwacht dat op het terrein van het Eurocircuit stortmateriaal aanwezig is. Het stortmateriaal ligt op een diepte van meer dan 1,5 m-mv. De aangebrachte deklaag is dermate dik dat direct contact met het stortmateriaal niet mogelijk is. De aanwezigheid van het stortmateriaal vormt derhalve geen belemmering voor het huidige gebruik van de locatie.

De aangetroffen gehalten in de deklaag zijn dermate laag, dat nader onderzoek hiernaar niet noodzakelijk wordt geacht.

Indien grond wordt afgegraven en van de locatie wordt afgevoerd, dient er rekening mee te worden gehouden dat deze grond elders niet zonder meer toepasbaar is. Met betrekking tot het elders hergebruiken van grond zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit van toepassing, die doorgaans een grotere onderzoeksinspanning vereisen. Een indicatie van de hergebruiksmogelijkheden is weergegeven in hoofdstuk 5 van dit rapport.

Bijlage 1

Regionale ligging



LEGENDA



REGIONALE LIGGING



0	6-11-2020				TB			
Wjz.	Datum	Omschrijving			Gefekend	Gec.	Gezien	
		Oprachtgever	Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant					
		Project	Eurocircuit te Valkenswaard					
		Titel		REGIONALE LIGGING				
				BIJLAGE 1				
Vestiging NUENEN	Schaal 1:20.000	Form. A4	Ordernummer 2010/097/TB	Tekeningnummer 001	Blad 1	van 1	Wjz. 0	

Bijlage 2

Situatietekening

A

B

C

D



LEGENDA

- BORING
- - - - - VASTGELEGDE CONTOUR VOORMALIGE STORTPLAATS

0	5-11-2020		TB		
Wijz.	Datum	Omschrijving	Getekend	Gec.	Gezlen
		Opdrachtgever	Gemeente Valkenswaard		
		Project	Eurocircuit Valkenswaard		
		Titel	SITUATIETEKENING		
Vestiging NUENEN	Schaal 1: 2.000	Form. A3	Ordernummer 2010/097/TB	Tekeningnummer 001	Blad 1 van 1
					BIJLAGE 2

A

B

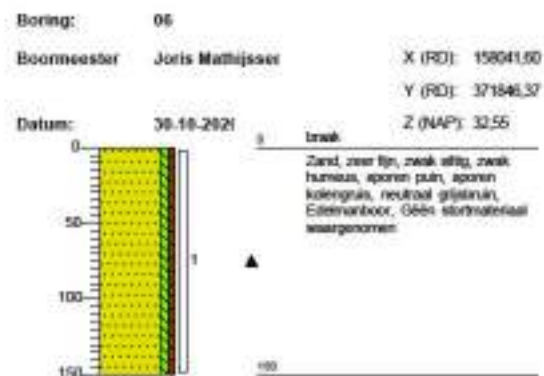
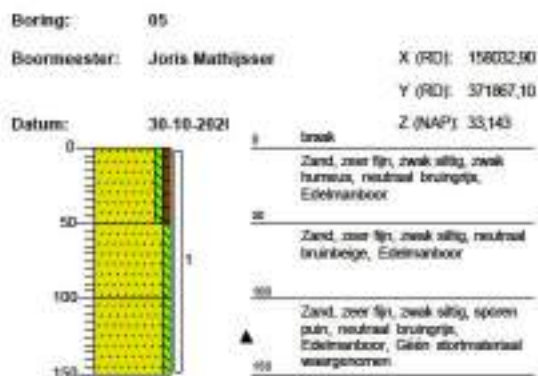
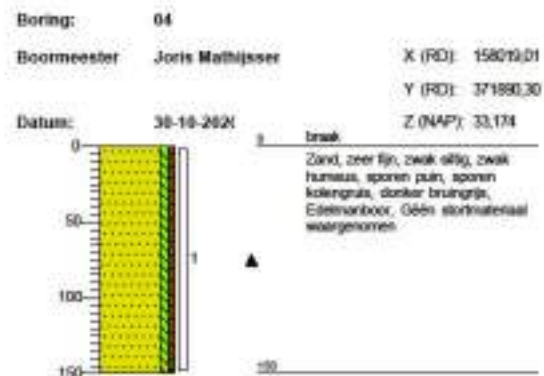
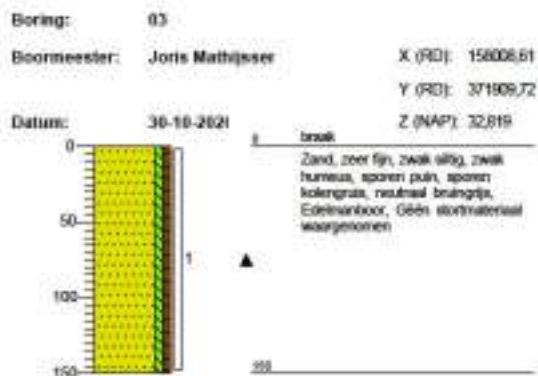
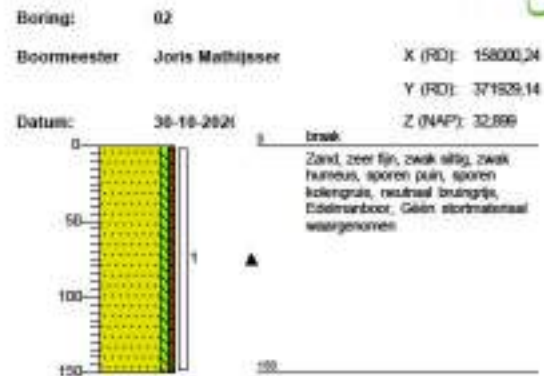
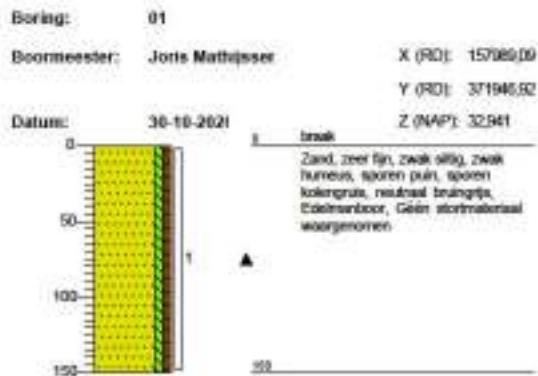
C



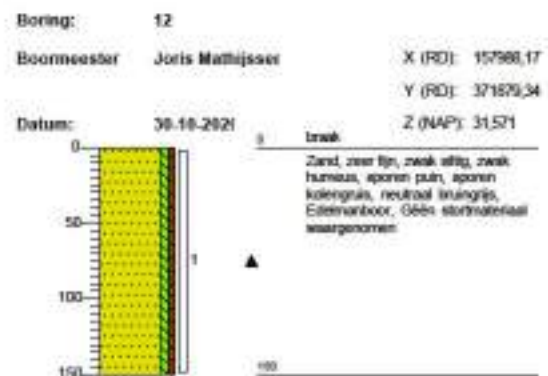
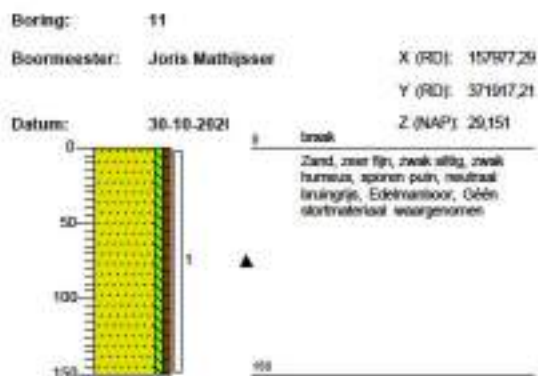
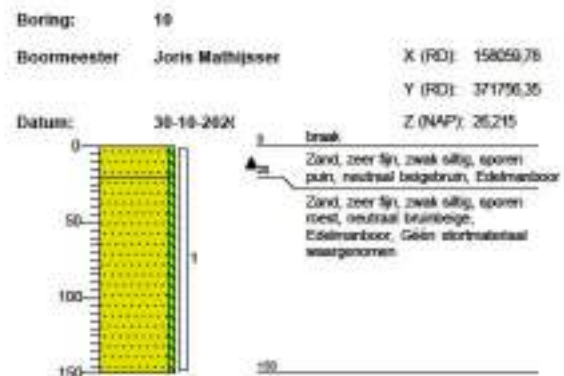
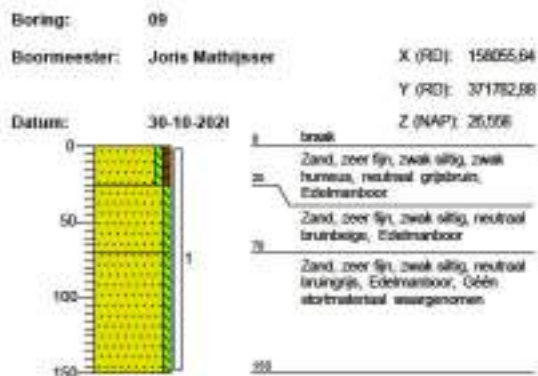
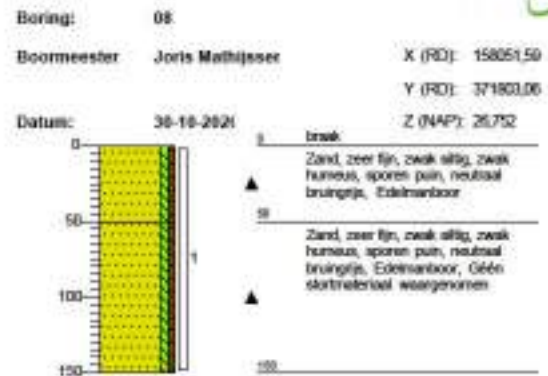
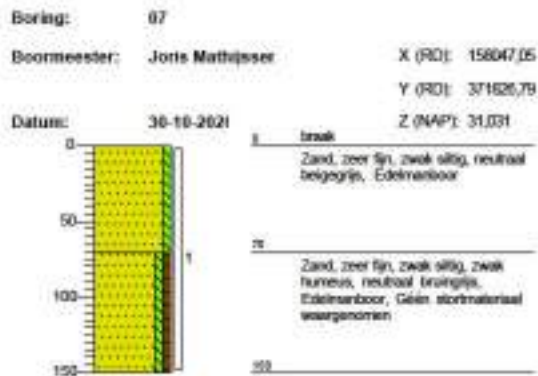
Bijlage 3

Profielbeschrijvingen

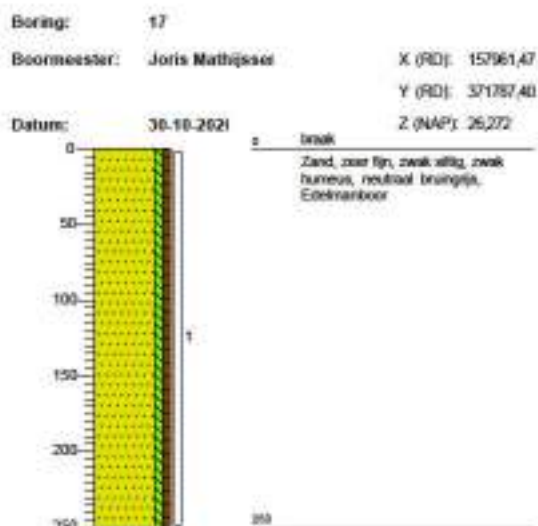
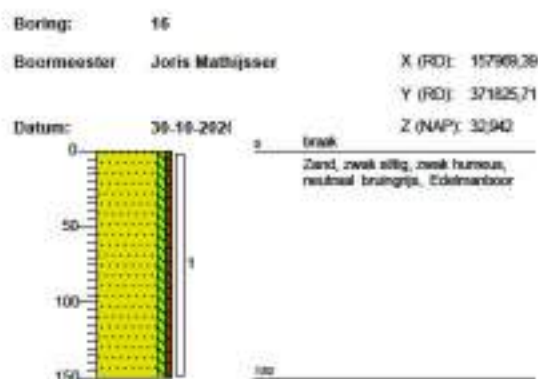
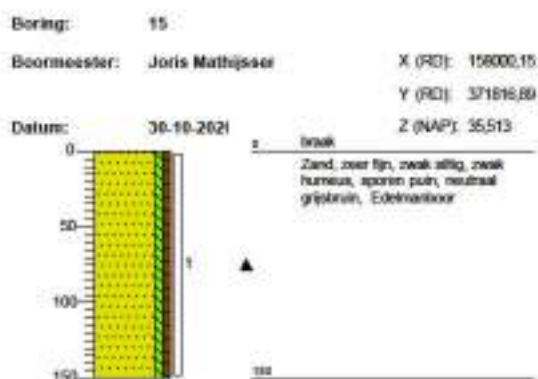
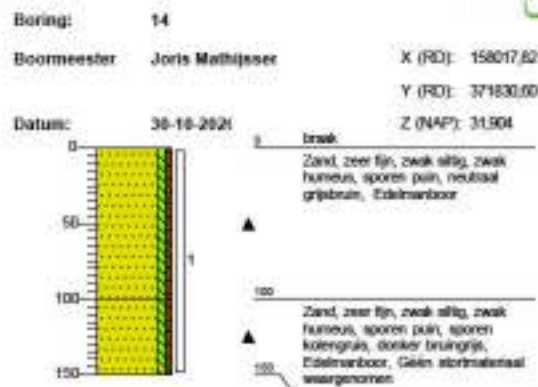
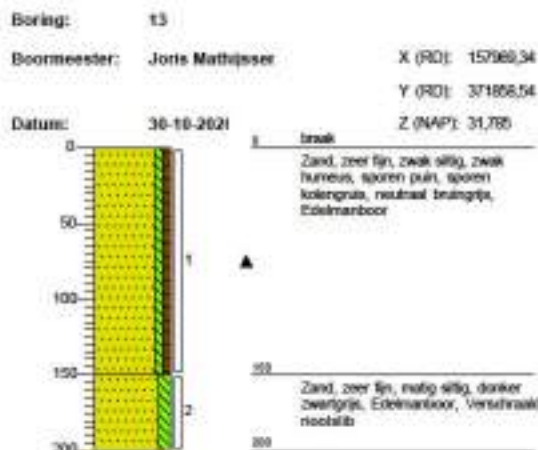
Bijlage: Boorprofielen



Bijlage: Boorprofielen



Bijlage: Boorprofielen

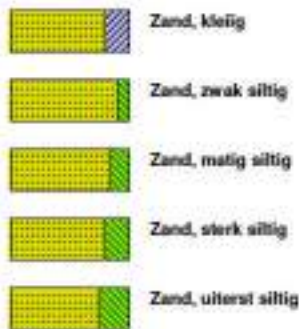


Legenda (conform NEN 5104)

grind



zand



veen



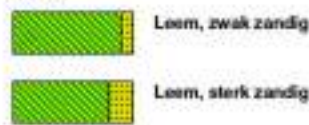
peilbuis



klei



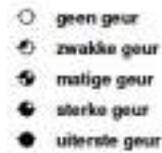
leem



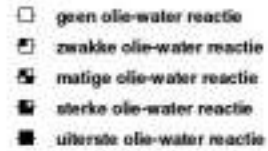
overige toevoegingen



geur



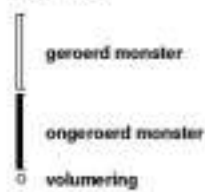
olie



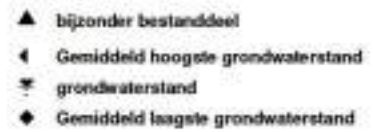
p.i.d.-waarde



monsters



overig



toelichting mate van bodemvreemde bijmengingen:

- sporen <1% (gewichtspercentage)
- zwak 1-5% (gewichtspercentage)
- matig 5-10% (gewichtspercentage)
- sterk 10-20% (gewichtspercentage)
- uiterst 20-50% (gewichtspercentage)
- volledig >50% (volumepercentage)



Bijlage 4

Analyseresultaten grond

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl

TRITIUM ADVIES B.V.
Tom Buijs
Collse Heide 48
5674 VN NUENEN

Datum 06.11.2020
Relatienr 35003866
Opdrachtnr. 987370

ANALYSERAPPORT

Opdracht 987370 Bodem / Eluaat

Opdrachtgever 35003866 TRITIUM ADVIES B.V.
Uw referentie 2010097TB Eurocircuit Valkenswaard
Opdrachtacceptatie 02.11.20
Monsternemer Opdrachtgever

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij zenden wij u de resultaten van het door u aangevraagde laboratoriumonderzoek.

De analyses zijn, tenzij anders vermeld, uitgevoerd overeenkomstig onze erkenning voor de werkzaamheid "Analyse voor milieuhygiënisch bodemonderzoek" van het Besluit Bodemkwaliteit.

Dit rapport mag alleen in zijn geheel worden gereproduceerd. Eventuele bijlagen zijn onderdeel van het rapport.

Indien u nog vragen heeft of aanvullende informatie wenst, verzoeken wij u om contact op te nemen met Klantenservice.

Wij vertrouwen U met de toegezonden informatie van dienst te zijn.

Met vriendelijke groet,



AL-West B.V. Dhr. Wouter Wanders, Tel. +31/570788115
Klantenservice

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
 Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
 e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl

Opdracht 987370 Bodem / Eluaat

	Eenheid	202271 MM01	202276 MM02	202281 MM03
Minerale olie (AS3000/AS3200)				
S Koolwaterstof fractie C10-C40	mg/kg Ds	200	<35	140
Koolwaterstof fractie C10-C12	mg/kg Ds	<3 *	<3 *	<3 *
Koolwaterstof fractie C12-C16	mg/kg Ds	6 *	<3 *	5 *
Koolwaterstof fractie C16-C20	mg/kg Ds	20 *	<4 *	13 *
Koolwaterstof fractie C20-C24	mg/kg Ds	37 *	<5 *	23 *
Koolwaterstof fractie C24-C28	mg/kg Ds	54 *	<5 *	38 *
Koolwaterstof fractie C28-C32	mg/kg Ds	45 *	<5 *	31 *
Koolwaterstof fractie C32-C36	mg/kg Ds	28 *	<5 *	19 *
Koolwaterstof fractie C36-C40	mg/kg Ds	9 *	<5 *	6 *
Organohalogeenvverbindingen				
EOX	mg/kg Ds	0,47	<0,30	0,41
Polychloorbifenylen (AS3000)				
S PCB 28	mg/kg Ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010
S PCB 52	mg/kg Ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010
S PCB 101	mg/kg Ds	0,0013	<0,0010	<0,0010
S PCB 118	mg/kg Ds	<0,0010	<0,0010	<0,0010
S PCB 138	mg/kg Ds	<0,0020 **	<0,0010	0,0021
S PCB 153	mg/kg Ds	0,0030	<0,0010	0,0019
S PCB 180	mg/kg Ds	0,0016	<0,0010	0,0012
S Som PCB (7 Ballschmiter) (Factor 0,7)	mg/kg Ds	0,0094 **	0,0049 **	0,0080 **

x) Gehaltes beneden de rapportagegrens zijn niet mee inbegrepen.

#) Bij deze som zijn resultaten "<rapportagegrens" vermenigvuldigd met 0,7.

m) De rapportagegrens is verhoogd, omdat door matrixeffecten, resp. co-elutie een kwantificering bemoeilijkt wordt.

S) Erkend volgens AS SIKB 3000

Verklaring: "<" of n.a. betekent dat het gehalte van de component lager is dan de rapportagegrens.

De parameter-specifieke meetonzekerheid en informatie over de berekeningsmethode zijn op aanvraag beschikbaar, indien de gerapporteerde resultaten boven de parameterspecifieke rapportagegrens liggen.

Het analysesresultaat van PCB 138 is mogelijk overschat vanwege co-elutie met PCB 163

Het organische stof gehalte wordt gecorrigeerd voor het lutum gehalte, als geen lutum bepaald is wordt gecorrigeerd als ware het lutum gehalte 5,4%

Begin van de analyses: 02.11.2020

Einde van de analyses: 06.11.2020

De resultaten hebben uitsluitend betrekking op de geanalyseerde monsters. In gevallen waarin het testlaboratorium niet verantwoordelijk was voor de bemonstering, gelden de gerapporteerde resultaten voor de monsters zoals zij zijn ontvangen.



AL-West B.V. Dhr. Wouter Wanders, Tel. +31/570788115
Klantenservice

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl

Opdracht 987370 Bodem / Eluaat

Toegepaste methoden

eigen methode: Koolwaterstof fractie C10-C12 * Koolwaterstof fractie C12-C16 * Koolwaterstof fractie C16-C20 *
Koolwaterstof fractie C20-C24 * Koolwaterstof fractie C24-C28 * Koolwaterstof fractie C28-C32 *
Koolwaterstof fractie C32-C36 * Koolwaterstof fractie C36-C40 *

eigen methode: EOX

Gelijkwaardig aan NEN 5739: IJzer (Fe₂O₃)

NEN-EN12880; AS3000 en AS3200; NEN-EN15934: Droge stof

Protocollen AS 3000: Organische stof Voorbehandeling conform AS3000 Arseen (As) Barium (Ba) Cadmium (Cd) Chroom (Cr)
Kobalt (Co) Koper (Cu) Kwik (Hg) Lood (Pb) Molybdeen (Mo) Nikkel (AS3000) Zink (Zn)
Koolwaterstof fractie C10-C40 Anthraaceen Benzo(a)anthraceen Benzo(a)Pyreen Benzo(ghi)perylene
Benzo(k)fluorantheen Chryseen Fenanthreen Fluorantheen Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen Naftaleen
Som PAK (VROM) (Factor 0,7) PCB 28 PCB 52 PCB 101 PCB 118 PCB 138 PCB 153 PCB 180
Som PCB (7 Ballschmiler) (Factor 0,7)

Protocollen AS 3000 / Protocollen AS 3200: Koningswater ontsluiting Fractie < 2 µm

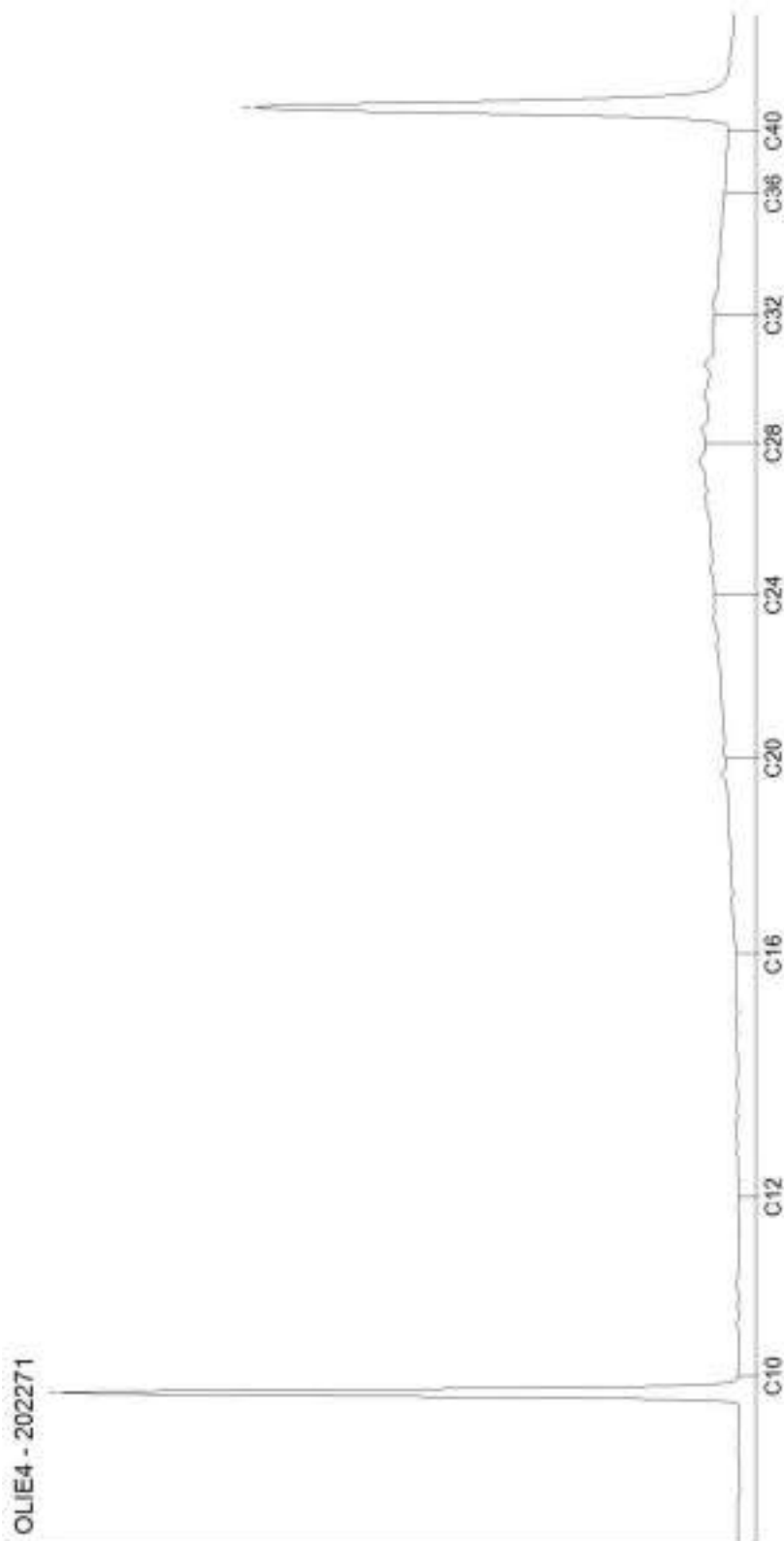
De parameters die in dit document worden vermeld, zijn geaccrediteerd volgens EN ISO/IEC 17025:2017. Alleen niet-geaccrediteerde parameters/resultaten zijn gemarkeerd met het symbool * * *

AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl

CHROMATOGRAM for Order No. 987370, Analysis No. 202271, created at 04.11.2020 10:14:19

Monsteromschrijving: MM01



AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl

CHROMATOGRAM for Order No. 987370, Analysis No. 202276, created at 04.11.2020 10:14:19

Monsteromschrijving: MM02

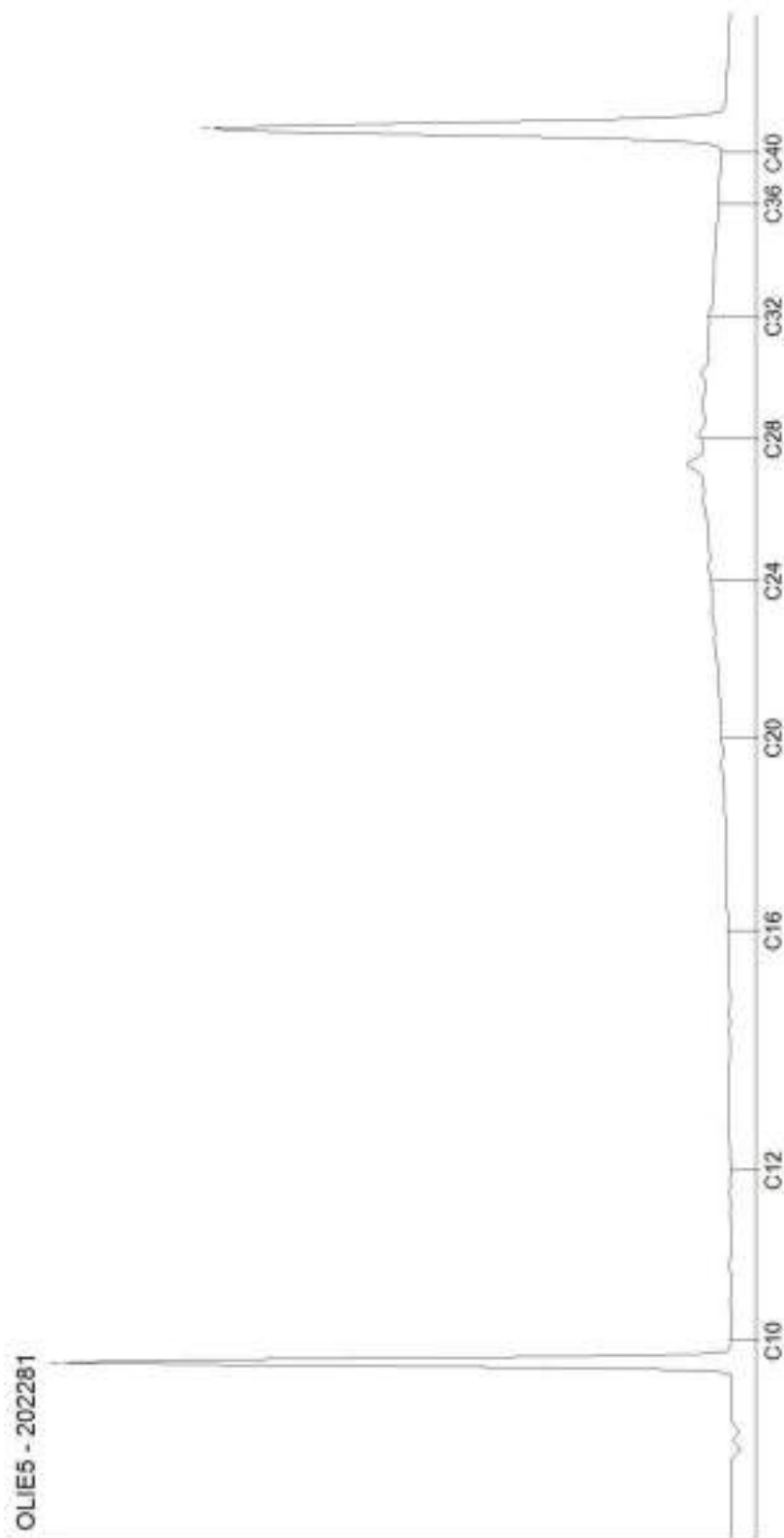


AL-West B.V.

Dortmundstraat 16B, 7418 BH Deventer, the Netherlands
Tel. +31(0)570 788110, Fax +31(0)570 788108
e-Mail: info@al-west.nl, www.al-west.nl

CHROMATOGRAM for Order No. 987370, Analysis No. 202281, created at 04.11.2020 10:40:32

Monsteromschrijving: MM03



Bijlage 5

Toetsingstabellen grond

Projectnaam Eurocircuit Valkenswaard
 Projectcode 2010097TB

Tabel 1: classificatie gehalten

Wbb	
-0,1	het gehalte is kleiner dan de achtergrondwaarde
0,2	het gehalte is groter dan de achtergrondwaarde
0,6	het gehalte is groter dan het gemiddelde van de achtergrond- en interventiewaarde
1,5	het gehalte is groter dan de interventiewaarde
245 ⁽⁶⁾	er is geen toetsingswaarde vastgesteld

Tabel 2: toetsingsresultaten grond Wbb (gehalten in mg/kg d.s.)

grondmonster		MM01			MM02			MM03		
boring(en)		01, 02, 03, 11			04, 06, 08, 14			12, 13, 15		
traject (m-iv)		0,00 - 1,50			0,00 - 1,50			0,00 - 1,50		
motivatie		sporen puin, sporen kolengruis			sporen puin, sporen kolengruis			sporen puin, sporen kolengruis		
humus	% ds	2,90			1,80			2,80		
lutum	% ds	2,00			2,80			2,30		
		Meetw	GSSD	Index	Meetw	GSSD	Index	Meetw	GSSD	Index
METALEN										
arsen	mg/kg ds	<4,0	<4,8	-0,27	<4,0	<4,8	-0,27	<4,0	<4,8	-0,27
barium	mg/kg ds	98	380 ⁽⁶⁾		26	92 ⁽⁶⁾		58	217 ⁽⁶⁾	
cadmium	mg/kg ds	1,1	1,8	0,1	0,36	0,61	0	0,86	1,42	0,07
chromium	mg/kg ds	14	26	-0,23	<10	<13	-0,34	19	35	-0,16
kobalt	mg/kg ds	3,1	10,9	-0,02	<3,0	<6,8	-0,05	<3,0	<7,1	-0,05
koper	mg/kg ds	38	76	0,24	11	22	-0,12	27	54	0,09
kwik	mg/kg ds	0,13	0,19	0	<0,05	<0,05	-0	0,14	0,20	0
lood	mg/kg ds	70	108	0,12	25	39	-0,02	46	71	0,04
molybdeen	mg/kg ds	<1,5	<1,1	-0	<1,5	<1,1	-0	<1,5	<1,1	-0
nikkel	mg/kg ds	10	29	-0,09	5,2	14,2	-0,32	7,7	21,9	-0,2
zink	mg/kg ds	180	418	0,48	82	187	0,08	120	275	0,23
PAK										
PAK 10 VROM	mg/kg ds		1,60	0		2,80	0,03		0,64	-0,02
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN										
EOX	mg/kg ds	0,47			<0,30			0,41		
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,032 0,01			<0,025 0,01			0,029 0,01		
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN										
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	200	690	0,1	<35	<123	-0,01	140	500	0,06

Toelichting bij de tabel(len):

Meetw : Meetwaarde
 GSSD : Gestandaardiseerde meetwaarde
 Index : (GSSD - AW) / (I - AW)
 6 : Heeft geen normwaarde

Tabel 3: toetsingswaarde voor standaard bodem in mg/kg d.s. (10% humus en 25% lutum)

		AW	T	WO	IND	I
METALEN						
arseen	mg/kg ds	20,0	48,0	27,0	76,0	76,0
cadmium	mg/kg ds	0,60	6,80	1,20	4,30	13,00
chromium	mg/kg ds	55,0	118	62,0	180	180
kobalt	mg/kg ds	15,00	103	35,0	190	190
koper	mg/kg ds	40,0	115	54,0	190	190
kwik	mg/kg ds	0,15	18,07	0,83	4,80	36,0
lood	mg/kg ds	50,0	290	210	530	530
molybdeen	mg/kg ds	1,50	95,8	88,0	190	190
nikkel	mg/kg ds	35,0	67,5	39,0	100,0	100,0
zink	mg/kg ds	140	430	200	720	720
PAK						
PAK 10 VROM	mg/kg ds	1,50	20,8	6,80	40,0	40,0
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN						
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,020	0,51	0,040	0,50	1,00
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN						
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	190	2595	190	500	5000

Tabel 4: classificatie gehalten volgens Besluit bodemkwaliteit

Bbk	
-0,1	voldoet aan de maximale waarde voor achtergrondwaarde
0,2	voldoet aan de maximale waarde voor wonen
0,6	voldoet aan de maximale waarde voor industrie
1,2	het gehalte overschrijdt de maximale waarde voor industrie
245 ⁽⁶⁾	er is geen toetsingswaarde vastgesteld

Tabel 5: toetsingsresultaten grond Bbk (gehalten in mg/kg d.s.)

grondmonster		MM01		MM02		MM03	
		Meetw	GSSD	Meetw	GSSD	Meetw	GSSD
humus (% ds)		2,90		1,80		2,80	
lutum (% ds)		2,00		2,80		2,30	
indicatieve bodemklasse		Niet Toepasbaar > industrie		Klasse wonen		Klasse industrie	
		Meetw	GSSD	Meetw	GSSD	Meetw	GSSD
METALEN							
arseen	mg/kg ds	<4,0	<4,8	<4,0	<4,8	<4,0	<4,8
barium	mg/kg ds	98	380 ⁽⁶⁾	26	92 ⁽⁶⁾	58	217 ⁽⁶⁾
cadmium	mg/kg ds	1,1	1,8	0,36	0,61	0,86	1,42
chromium	mg/kg ds	14	26	<10	<13	19	35
kobalt	mg/kg ds	3,1	10,9	<3,0	<6,8	<3,0	<7,1
koper	mg/kg ds	38	76	11	22	27	54
kwik	mg/kg ds	0,13	0,19	<0,05	<0,05	0,14	0,20
lood	mg/kg ds	70	108	25	39	46	71
molybdeen	mg/kg ds	<1,5	<1,1	<1,5	<1,1	<1,5	<1,1
nikkel	mg/kg ds	10	29	5,2	14,2	7,7	21,9
zink	mg/kg ds	100	410	82	187	120	275
PAK							
PAK 10 VROM	mg/kg ds	1,60		2,80		0,64	
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN							
EOX	mg/kg ds	0,47		<0,30		0,41	
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,032		<0,025		0,029	
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN							
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	200	600	<35	<123	140	500

Toelichting bij de tabel(len):

Meetw : Meetwaarde

GSSD : Gestandaardiseerde meetwaarde

6 : Heeft geen normwaarde

Tabel 6: toetsingswaarde voor standaard bodem in mg/kg d.s. (10% humus en 25% lutum)

		AW	WO	IND	I
METALEN					
arseen	mg/kg ds	20	27	76	76
cadmium	mg/kg ds	0,6	1,2	4,3	13
chrom	mg/kg ds	55	62	180	180
kobalt	mg/kg ds	15	35	190	190
koper	mg/kg ds	40	54	190	190
kwik	mg/kg ds	0,15	0,83	4,8	36
lood	mg/kg ds	50	210	530	530
molybdeen	mg/kg ds	1,5	88	190	190
nikkel	mg/kg ds	35	39	100	100
zink	mg/kg ds	140	200	720	720
PAK					
PAK 10 VROM	mg/kg ds	1,5	6,8	40	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN					
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,02	0,04	0,5	1
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	190	190	500	5000

Bijlage 6

Foto's onderzoekslocatie

Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5





Bijlage 14


Reacties op Concept- rapportage Toekomst Eurocircuit

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 29-04-2021 09:32:32

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	■
Tussenvoegsel(s)	■
Achternaam	■
Postcode	5741RD

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	lkjlkjkljkj
Bijlage	
Wilt u een bijlage meesturen? Download deze hier	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 01-05-2021 08:23:58

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Postcode	5551VR


E-mailadres	j [REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Het eurocircuit is uniek en daarmee belangrijk voor het onderscheidend vermogen van Valkenswaard in de regio. Ik vind dan ook dat het moet blijven.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 01-05-2021 14:37:10

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	████████
Postcode	5622JX


E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Ja moet blijven optie 5 minimaal
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 01-05-2021 17:04:57

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████████
Tussenvoegsel(s)	████
Achternaam	██████████████████
Postcode	5554TK


E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Een goede verbetering voor het terrein
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptraport toekomst eurocircuit terrein

Datum 01-05-2021 21:39:37

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Postcode	5492EB


E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	<p>Beste heer, mevrouw,</p> <p>Al vanaf mijn jeugd (ik ben nu 43) volg ik de motorsport en dan voornamelijk de motorcross en de endurosport. Vele jaren ben ik bij de wereldkampioenschappen wezen kijken en in Valkenswaard was alles tot in de puntjes geregeld. De bestuursleden sprak ik vaak met Enduro wedstrijden en het enthousiasme waarmee deze mensen hun werk deden was prachtig om te zien. Het Eurocircuit staat in de motorsport zeer hoog aangeschreven en het zou eeuwige zonde zijn als het voor de motorsport gesloten zou worden. Ik hoop van ganser harte dat het Eurocircuit onder andere zal blijven bestaan voor de motorsport.</p> <p>Met vriendelijke groet,</p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptraport toekomst eurocircuit terrein

Datum 01-05-2021 23:47:03

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	████████
Postcode	3560BE

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Kan beter
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 02-05-2021 10:17:24

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	■
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	■
Postcode	5388VP

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Ik kom met mn 55 jaar al vanaf mijn jeugd naar valkenswaardse motorcross. Een blamage voor de gemeente raad om zo een mooie accomodatie weg te doen voor een paar tegenstanders. Ik bid voor onze mooie hobby.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 02-05-2021 10:44:06

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Postcode	5623MD


E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	motorcross op het eurocircuit moet blijven is een begrip in de motorcross al een decennia lang ligt die baan er al waarom nu opeens moet het weg
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 02-05-2021 11:38:48

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████
Postcode	5552KC

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Valkenswaard is groot geworden door het Eurocircuit. In de toekomst moet dat gewoon verder kunnen ook omdat het niet wekelijks is dus is het geen grote overlast voor de mensen. De mensen die er wonen of zijn gaan wonen wisten dat er een circuit lag / ligt. En het is een goede omzet voor Valkenswaard.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 02-05-2021 14:19:25

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	■
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	■■■■■■■■■■
Postcode	5554RE

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Het rapport klopt van geen kanten er wordt te veel van de antwoorden bij de mensen in de mond gelegd dit rapport is te eenzijdig en deugd niet .
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 02-05-2021 18:41:43

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████
Postcode	5551AV

E-mailadres	████████████████████
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	<p>het eurocircuitgebied gebruiken als recreatieve plek is wenselijk denk ik. Met een goede uitwerking van dit geheel , rekening houdend met geluidsregels/afspraken en andere wettelijke zaken lijkt me dit kunnen. De omgeving heeft al veel wegen/ woonwijken ed dus een recreatief/ natuurgebied mag zeker wel. Kan prima in omgeving van de Kempervennen lijkt me. Brengt het toerisme ook nog wat voor de portemonnee voor Valkenswaard</p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptraport toekomst eurocircuit terrein

Datum 03-05-2021 11:22:51

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████████
Tussenvoegsel(s)	v ██████████
Achternaam	██████████
Postcode	5551AW

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Het eurocircuit moet blijven zoals het altijd is geweest, en terug de gelegenheid krijgen om vol terug in te kunnen zetten op wekelijks evenementen.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	


Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 03-05-2021 19:12:49

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	████████
Postcode	5551SW

E-mailadres	████████████████████
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Legalisering in de huidige vorm, lijkt me vanzelfsprekend een van de laatste dingen die Valkenswaard nog heeft... anders gelijk hele gemeente gelijk opdoeken en buitenwijk van Eindhoven worden..
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	een vaste motorcrosstraining per week behoud van mxgp jaarlijks
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 03-05-2021 20:18:26

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Postcode	5595AB

E-mailadres	████████████████████
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Jaarlijkse terugkeer mxgp. Een keer per week trainen voor motocross.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 03-05-2021 20:29:57

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Postcode	5555KD

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Jaarlijkse terugkeer MXGP. Wekelijkse motocross trainingen.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 04-05-2021 00:09:18

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	████████
Achternaam	████████
Postcode	6024BA

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Eurocircuit moet open blijven voor de jeugd.is voor vele kinderen een mooie baan om te trainen.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 05-05-2021 12:15:46

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████
Postcode	5551TZ

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Laat het circuit zoals het is, het hoort in zijn huidige vorm bij Valkenswaard.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptraport toekomst eurocircuit terrein

Datum 05-05-2021 13:07:18

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	■■■■
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	■■■■■■■■■■
Postcode	5551TW

E-mailadres	████████████████████
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Ik vindt het verschrikkelijk als dit stukje historie moet verdwijnen.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 05-05-2021 20:06:16

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████
Postcode	5556XT

E-mailadres	██████████
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	<p>Ik vind dat het circuit op een of andere wijze gehandhaafd moet blijven. De leisurezone waarbij het gebied aan de markt wordt overgelaten, lijkt mij niet gewenst. Wat wordt het over een aantal jaren?</p> <p>De mogelijkheid om evenementen te kunnen organiseren spreken me wel aan. Maar voorkom dat dit te commercieel wordt en dus te duur.</p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 06-05-2021 09:25:52

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	████
Achternaam	████████
Postcode	3910BE

E-mailadres	████████████████████
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Heeft een mooie vormgeving
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 06-05-2021 17:14:40

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	████████
Postcode	5555CG

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	snel open als uw woorden sport is belangrijk ook gelden voor wielrennen , fietscross en motorsport of is alleen voetbal belangrijk
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 08-05-2021 17:23:07

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	████
Achternaam	██████████
Postcode	5551DN

E-mailadres	████████████████████
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Ik vind dat er zoveel mogelijk natuur nodig is. Daarnaast zijn herriesporten niet meer van deze tijd. In het kader van het klimaatprobleem is het strikt noodzakelijk alle verplaatsingen met niet-elektrische motoren zoveel mogelijk te voorkomen.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 09-05-2021 12:14:11

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	████████
Achternaam	████████
Postcode	5555CA

E-mailadres	[REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	<p>*laat het circuit bestaan!* Ik heb zelf in dommelen vlak naast het circuit tegen de Dommelsch brouwerij gewoond en heb nooit overlast van het circuit gehad! Laat het circuit gewoon voor wat het is! Het bestaat al zo lang dat iedere omwonende en nieuw wonende inmiddels weet dat het er is en er zelf voor kiest om er te gaan wonen! Heel valkenswaard profiteert van een evenement. Het centrum wordt hierdoor bezocht en de horeca krijgt er omzet van. Niet alleen de horeca als we het goed aanpakken. Maar als er bezienswaardigheden zijn in omstreken dan word het nog ooit wat met Valkenswaard. Ik ben bereid om te helpen en bied hierbij mijn hulp aan waar mogelijk.</p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 09-05-2021 14:18:56

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Postcode	5551XP

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	<p>Weer zo'n lijvig rapport dat door weinig mensen gelezen zal worden. Waarom is dit niet in een paar bladzijden voor iedere burger concreet te maken?</p> <p>Dommelen krijgt met de komst van de Westparallel al meer dan genoeg lawaai en stikstof over zich heen. Hier hoeft het Eurocircuit ook niet nog een deel aan toe te voegen. Geef dit hele gebied dus terug aan de natuur! Voor de toekomst van ons al lang niet meer zo'n mooie dorp en haar bewoners.</p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 09-05-2021 19:34:44

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Postcode	5551TJ

E-mailadres	[REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	<p>Ik raad de gemeente aan om ook goed naar de bijlage conceptrapport te kijken. Ik heb zelf deelgenomen aan de 2 online bijeenkomsten in januari. van het conceptrapport krijg ik sterk het idee dat scenario 3 en 5 sterk de voorkeur krijgen. Het zijn inderdaad een soort van droomscenario's waarbij allerlei nieuwe zaken en activiteiten betrokken worden waarvan ik het zeer knap vindt (en dus ook erg twijfel aan de betrouwbaarheid) hoe bureau Deutz hieraan concrete getallen aan kan geven. Tijdens de twee online bijeenkomsten kreeg ik sterk de indruk dat de huidige gebruikers van het terrein dik tevreden zouden zijn als scenario 2 (huidig gebruik legaal maken) goed wordt uitgevoerd. Er is toen ook duidelijk naar voren gekomen dat bij scenario 2 er alles aangedaan moet worden om de geluidsoverlast te verminderen zowel technisch als het aanpassen van het terrein en maximaal inzetten op elektrische motoren. Waar ik voor wil waarschuwen is dat de gemeente zich niet lekker moet laten maken voor allerlei wilde plannen die er op die locatie ook zouden kunnen worden uitgevoerd want voor je het weet hebben we er weer een heleboel andere problemen bij.</p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Aan het Projectteam Toekomst Eurocircuit

Postbus 10.100

5550 GA Valkenswaard

Valkenswaard, 12 mei 2021

Geacht projectteam,

Dank voor het beschikbaar maken van het concept rapport Eurocircuit. Ik heb het rapport gelezen en ben tot de conclusie gekomen dat dit rapport geen enkele duidelijkheid verschaft over de toekomst van het Eurocircuit. Er staat heel veel informatie in maar om een conclusie omtrent de beste toekomst van het Eurocircuit terrein te trekken uit deze informatie brei lukt mij dan ook niet. Hoe jullie hieruit kunnen concluderen dan scenario 5 het wens scenario is blijft mij na het lezen van dit rapport een raadsel.

Integrale beoordelingstabel scenario's

	1 Terrein omvormen tot natuur	2 Huidig feitelijk gebruik vastleggen in een nieuw B.P.	3 Terrein omvormen tot leisurezone	4 Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren	5 Het combinatie scenario
1: Positionering	0	-	++	--	+
2: Maatschappelijke effecten	0	0	0/+	0	+
3: Omgevings effecten	++	0	+	-	0
4: Effecten voor ruimtelijke ordening	-	0	++	0	++
5: Juridische effecten	-	+	0	+	+
6: Financiële effecten	--	+	0	+	-
7: Ecologische effecten	++	+	--	-	0
8: Effecten energie en afval	0	0	+	0	0
9: Verkeerskundige effecten	++	0	-	0	-

Figuur 19.1. Integrale beoordelingstabel scenario's

In augustus 2020 zijn mijn vrouw en ik geïnterviewd omtrent onze visie als eigenaar van De Weitens. Hierbij hebben we duidelijk aangegeven dat wij geen ruimte te zien voor herrie sporten op het Eurocircuit. Wij hebben aangegeven behoorlijk veel last te hebben van de herrie sporten op ons thee terras en met rondleidingen op de ecologische tuinderij. Ik lees daar weinig tot niets van terug in het concept rapport.

Ik heb me ook verbaasd over de uitbreiding van het Eurocircuit terrein van 40 naar 69 ha. Het is onbegrijpelijk en onacceptabel dat meer dan 20 ha natuur en agrarisch gebied veranderd wordt in leisure, cross of parkeer terrein. In H 12.1 staat letterlijk: 'Valkenswaard beschouwt haar natuur als het goud van de gemeente. In haar toekomstvisie 2030 heeft behoud en versterking van groen daarom een belangrijke plek gekregen'. Voor mij is jullie zelf bedacht scenario 5 volledig in strijd met deze uitspraak en wordt deze uitbreiding ten koste van natuur op geen enkele manier duidelijk gemaakt in jullie rapport voor de gemeenteraad.

Ik begrijp jullie geloof in de kracht van de representatieve enquête (H 9.2) onder de inwoners van Valkenswaard niet. Wat heeft dit voor zin? Volgens mij is het zoeken naar een justificatie van het eigen gelijk. Ik heb reeds bij mijn interview in augustus 2020 aangegeven dat de mening van omwonenden zwaarder moet wegen dan de mening van een willekeurige burger in Valkenswaard. Als mij een mening wordt gevraagd over uitbreiding van het circuit in Zandvoort wordt gevraagd zal ik daar makkelijker positief over zijn omdat het mij niet direct treft. Een zelfde vergelijking is bij het Eurocircuit te trekken.

Tevens heb ik een alternatief scenario aangedragen waarin plaats is voor wonen, natuur en plaats voor alle verenigingen maar niet voor herrie sport. Over dit alternatief scenario lees ik alleen in mijn eigen gespreksverslag. Dus het lijkt alsof jullie daar niets mee gedaan hebben.

Mijn conclusie is dat dit rapport geen basis kan vormen voor onze gemeenteraad om een afgewogen beslissing te nemen over de toekomst van het Eurocircuit terrein. Ten eerste zijn de gekozen scenario's arbitrair gekozen en vervolgens maakt het rapport op geen enkele manier duidelijk wat de echte gevolgen de scenario's zijn. Dit kan nooit leiden tot een breed gedragen bestemmingsplan.

Hoogachtend

██████████

De Weitens, Eco tuinderij en Wilma's terras

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 10 mei 2021 09:03
Aan: Toekomst Eurocircuit; Cobie Miedema
CC: [REDACTED]

Onderwerp: 20210510-01 Reactie PLEC op Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit
Bijlagen: 20210510-01 Reactie PLEC op Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit.pdf

Geachte [REDACTED] projectteam Toekomst Eurocircuit,

Hierbij treft u aan de reactie van het Platform op de conceptrapportage Toekomst Eurocircuit.

Een kopie wordt tevens verstuurd aan de provincie Noord-Brabant.

We verzoeken u bijgaande brief te doen toekomen aan de leden van het college en de gemeenteraad en eveneens op te nemen in het Raadsinformatiesysteem.

Bijvoorbaat dank,

met vriendelijke groeten
Platform Leefomgeving Eurocircuit

Aan het Projectteam Toekomst Eurocircuit
Postbus 10.100
5550 GA Valkenswaard

Kopie: leden van het college van b&w en van de gemeenteraad van Valkenswaard

Valkenswaard, 10-05-2021

Kenmerk: PLEC_20210510-01

Betreft: Reactie op Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit

Geacht projectteam,

Naar aanleiding van uw "*Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit*" treft u bij deze de inspraakreactie aan van Platform Leefomgeving Eurocircuit. Zoals u weet vertegenwoordigt het Platform naast de diverse bewonersgroeperingen en verenigingen ook vele honderden direct omwonende belanghebbenden van het Eurocircuit.

Hoewel het een conceptrapportage betreft willen wij als betrokken stakeholder op hoofdlijnen toch op het plan reageren:

- **Er is sprake van een ondemocratisch en niet-transparant proces:** op geen enkele manier doet het gevolgde proces recht aan de belangen van aangeslotenen bij het Platform Leefomgeving Eurocircuit maar ook niet aan die van vele overige inwoners binnen de gemeente Valkenswaard en van omliggende gemeenten. De bewoners van de woonwijk Lage Heide worden door u (juridisch) zelfs als niet belanghebbend beschouwd;
- **Draagvlak herriesporten:** u stelt ten onrechte dat het platform heeft aangegeven geen draagvlak te zien en daarmee "*tegenstander*" zou zijn van herriesporten. Expliciet is door het Platform aangegeven dat activiteiten zoals die passen bij "*de geest*" van de milieuvergunningen van 1993 bespreekbaar zijn;
- **Onduidelijke vaststelling plangebied Toekomst Eurocircuit:** in totaal wordt 21 ha uit het bestemmingsplan Buitengebied overgeheveld naar het bestemmingsplan Eurocircuit. Redenen/argumenten daarvoor worden in het conceptrapport niet genoemd;
- **Onjuiste en onvolledige informatie:** de beschrijving van combinatiescenario 5 geeft onjuiste, misleidende en onvolledige informatie en biedt geen enkele waarborg dat rekening gehouden wordt met de belangen van inwoners uit de directe leefomgeving van het Eurocircuit. Het scenario betekent een zeer aanzienlijke uitbreiding van lawaai-activiteiten waarbij het aspect adequate handhaving verder volledig wordt genegeerd;
- **Vernietiging Natuur Netwerk Brabant (NNB):** het plangebied brengt vernietiging met zich mee van meer dan 13 ha natuur behorende bij Natuur Netwerk Brabant;
- **Juridisch haalbaarheid:** de plannen zijn, naar onze mening, rekening houdend met en op basis van ervaringen uit tal van gevoerde procedures, in strijd met wet- en regelgeving en juridisch onhaalbaar;
- **Financiële consequenties:** de rapportage verzwijgt de financiële consequenties voorkomend uit de keuze van de scenario's met betrekking tot o.a. planschadeclaims en WOZ-bezwaren. De verwachting is tevens dat het bestemmingsplan en de daaropvolgende milieuvergunningen onderwerp zullen vormen van, opnieuw, eindeloze juridische procedures.

Wij betreuren de algehele gang van zaken ten eerste, des te meer daar een WOB-verzoek noodzakelijk bleek om relevante informatie te verkrijgen. Voor de openheid en volledigheid delen wij u mede dat wij beschikken over vele e-mails aan de hand waarvan, hetgeen in onderstaande wordt verwoord, kan worden geverifieerd.

We verzoeken u deze inspraakreactie integraal op te nemen in de eindrapportage welke, ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

Er is sprake van een ondemocratisch niet-transparant proces

In augustus/september 2020 zijn gesprekken gevoerd met belanghebbenden, ook met groeperingen behorende tot het Platform. Daarbij zijn visies en standpunten geuit omtrent het toekomstige gebruik van, met name, de lawaaisporten op het Eurocircuit. Uit de gespreksverslagen zijn visies en standpunten duidelijk te herleiden.

Tijdens de gesprekken hebben omwonenden zich bereid verklaard in gesprek te willen blijven met het projectteam en deel te willen nemen aan verder overleg. Ondanks gedane toezeggingen en gemaakte afspraken zijn er na augustus/september echter geen uitnodigingen voor gesprekken ontvangen en is geen enkele inhoudelijke informatie verstrekt. Ondanks afspraak is het Platform, o.a. niet betrokken bij het vaststellen van de uitgangssituatie van de crossactiviteiten. Reden hiervoor was de verwachte ongewenste discussies, zo blijkt uit e-mails. Daarbij werd zelfs de term “gezever” gebruikt.

Na diverse schriftelijke reacties en vergeefse verzoeken om informatie van het Platform en een gesprek met de verantwoordelijk wethouder heeft een en ander geleid tot het niet deelnemen aan de twee digitale brainstormsessies in februari 2021.

Het na september 2020 uitblijven van verder overleg staat in schril contrast met de intensieve wijze waarop de motorsportvereniging en de rallysportvereniging bij het overleg zijn betrokken. Verenigingen hebben uitgebreid hun meningen, wensen en voorkeuren kenbaar kunnen maken, daarbij geleid en ondersteund door onderzoeksbureau Peutz. Het onderzoeksbureau Peutz werd ingehuurd door de gemeente Valkenswaard terwijl men wist dat dat bureau ook adviseert in opdracht van de rallysportvereniging. De rallysportvereniging moest zelfs instemmen met de inhuur door de gemeente. Het gehele proces wordt gekenmerkt door het regelmatig bijsturen en aanpassen op basis van door de verenigingen en Peutz gemaakte opmerkingen.

De conclusies uit de rapportage van Bureau Peutz wekken de indruk dat noch stikstof, noch geluid, noch luchtkwaliteit een probleem zijn. De vraag rijst dan ook of en in hoeverre geluisterd is naar de meningen van de groeperingen die vele honderden omwonenden vertegenwoordigen. Herhaaldelijk is melding gemaakt van de ervaren stank- en geluidsoverlast van de lawaaisporten op het Eurocircuit.

In e-mails wordt melding gemaakt van het niet als belanghebbend beschouwen van de bewoners van de woonwijk Lage Heide vanwege het feit dat de woonhuizen niet gelegen zijn binnen de geluidscontour. Daarbij wordt voor het gemak voorbij gegaan aan de vele jurisprudentie waarin de belanghebbendheid van omwonenden van crosscircuits zich over vele kilometers uitstrekt.

Conclusie: de belangen van vele honderden belanghebbende omwonenden en het streven naar een aanvaardbaar woon-en leefklimaat zijn in het proces genegeerd. Het niet deelnemen aan twee brainstormsessies (gericht op het bereiken van een geforceerde “*verbinding*” tussen partijen) wordt als doorslaggevende reden gebruikt om de belangen verder maar te negeren en om de volstrekt heldere schriftelijk vastgelegde visies en uitgangspunten niet mee te hoeven wegen. Zoals u kunt nagaan aan de hand van de gespreksverslagen hebben de twee digitale sessies, inhoudelijk, wat visies en standpunten betreft, niets nieuws opgeleverd.

Draagvlak

In het conceptrapport vermeldt u een passage dat het Platform aangegeven heeft geen draagvlak te zien voor herriesporten. U verzuimt echter de context te vermelden. Expliciet is door het Platform aangegeven dat activiteiten zoals die passen bij *“de geest”* van de milieuvergunningen van 1993 bespreekbaar zijn en verder is verwezen naar de gespreksverslagen van augustus/september 2020 waarin visies en standpunten te lezen zijn.

In het conceptrapport benadrukt u op vele plaatsen dat er sprake is van een zorgvuldig, en onafhankelijk en onpartijdig participatieproces met stakeholders dat heeft geleid tot combinatiescenario 5. Wij delen deze mening in het geheel niet.

De indruk ontstaat dat de stem van omwonenden is gehoord en dat er consensus bestaat omtrent combinatiescenario 5. De *“stem van omwonenden”* wordt slechts gevormd door 4 deelnemers aan de digitale sessies. Een deelnemer was daarbij alleen tijdens de eerste bijeenkomst aanwezig en heeft onlangs schriftelijk aan het Platform aangegeven zich niet te kunnen vinden in scenario 5. Een omwonende deelnemer maakt tevens deel uit van het bestuur van de rallysportvereniging. Een andere omwonende deelnemer heeft *“coöperatief”* deelgenomen na, zo staat in e-mails te lezen, welwillende bewuste opschaling door projectmanager naar een hoger niveau binnen de gemeente. De opschaling ging vergezeld van het verzoek om een *“coöperatieve collega”*, contact te laten opnemen om samen mogelijkheden te onderzoeken, in het kader van een gewenste vergunning voor verbouwingen aan het woonhuis, welke in strijd zijn met het geldende bestemmingsplan.

De representativiteit is dan ook ver te zoeken. Een democratische rechtvaardiging om de meningen/visies en uitgangspunten van de honderden aangesloten omwonenden van het Platform (vanwege het niet deelnemen aan 2 digitale sessies) verder niet te betrekken ontbreekt dan ook volledig. Het is volstrekt onduidelijk of en in hoeverre de inhoud van de gespreksverslagen van de Platform-groeperingen betrokken zijn bij het proces. De indruk bestaat dat deze op geen enkele manier verder zijn meegenomen, afgezien van formele opname in het Bijlagenboek.

Het was de intentie van de gemeente om tot een gedragen bestemmingsplan te kunnen komen. Helaas concludeert het Platform dat in deze opzet niet is geslaagd. De verwachting is dat het bestemmingsplan en de daaropvolgende milieuvergunningen onderwerp zullen vormen van, opnieuw, eindeloze juridische procedures. Het gevolgde proces heeft in het geheel niet tot vermindering van polarisatie geleid, integendeel.

De wijze waarop het overlegproces voor de toekomst van het Eurocircuit is verlopen, de totstandkoming van het combinatiescenario 5, alsmede, met name, de juridische en financiële onderbouwingen daarvan, wekken niet de indruk van een zorgvuldig, transparant en deugdelijk verlopen proces.

Onduidelijke vaststelling plangebied Toekomst Eurocircuit

In totaal wordt 21 ha uit het bestemmingsplan Buitengebied (onherroepelijk 20 mei 2015) overgeheveld naar het bestemmingsplan Eurocircuit. Redenen/argumenten daarvoor worden in het conceptrapport niet genoemd. Niet in de tekst en niet in de verbeeldingen.

De afwijkingen betreffen:

- Gilde terrein plus aangrenzend weiland met bestemming agrarisch plus waarden (5ha) wordt uit het BP Buitengebied gehaald;
- aan zuidzijde crossbaan wordt groot stuk bos (13ha) met bestemming natuur uit het BP Buitengebied gehaald;
- aangrenzend aan het stuk bos is een stuk land van 2 ha, dat in gebruik is als tijdelijk parkeerterrein met als bestemming agrarisch, uit BP Buitengebied gehaald;

-aan NO-zijde wordt stuk weiland (1 ha) met bestemming agrarisch met waarden uit BP Buitengebied gehaald.

Dus in totaal wordt er 21 ha uit BP Buitengebied overgeheveld naar BP Eurocircuit zonder duidelijke redenen. Argumenten daarvoor ontbreken.

We verwijzen naar onderstaande afbeelding.



Onjuiste en onvolledige informatie

Combinatiescenario 5 bestaat uit scenario 2 het huidig legaal gebruik (bestaande buitensportactiviteiten), aangevuld met leisure activiteiten.

Gesuggereerd wordt, ten onrechte, dat het combinatiescenario 5 tot stand is gekomen tijdens de twee digitale brainstormsessies. Uit e-mails blijkt dat op 12 augustus 2020, na slechts vier gesprekken met stakeholders, door de projectmanager al gesproken wordt over de vermeende wenselijkheid van een combinatiescenario. Des te opmerkelijker aangezien er op die datum met nog geen enkele vertegenwoordiging van omwonenden was gesproken.

De definitie behorende bij scenario 2 is onjuist. Bepalend voor het huidig legaal gebruik zijn de activiteiten welke toelaatbaar zijn op basis van de milieuvergunningen en het bestemmingsplan. Wat toegestaan is vanuit de milieuvergunning hoeft nog niet legaal te zijn volgens bestemmingsplan en omgekeerd.

In de definitie *“de huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik”* wordt voorbij gegaan aan bovenstaand onderscheid. De lezer wordt op het verkeerde been gezet. Met name wordt een onjuist beeld gegeven van de legale planologisch toegestane activiteiten. In hoeverre de definitie kan worden ontleend aan de juridische analyse van de landsadvocaat Pels Rijcken van 17 april 2020 is niet duidelijk. Naar onze mening biedt de analyse geen aanknopingspunten voor de door u gehanteerde definitie.

Gesteld wordt dat een uitbreiding van de 8 uren niet wordt gedragen en ook niet nodig is volgens de twee gemotoriseerde verenigingen. Hoogst misleidend aangezien een openstelling van 8 uur in het scenario 5 wordt gewijzigd naar 8 uur “netto” crosstijd, met een aanzienlijke toename in crossuren en daarmee in overlast, tot gevolg. Met geen woord rept u hierover.

Combinatiescenario 5 betekent in de praktijk, zoals ook blijkt uit de rapportages van Peutz, het ontstaan van een juridisch grote lawaaimaker, een gecombineerd autorally- en motorcrosscircuit, dat onbeperkte mogelijkheden kan bieden voor volledige openstelling. Een crosstijd van 8 uur netto betekent vele weekdagen en vele weekenden waarin omwonenden geconfronteerd worden met lawaaisport, ofwel in de vorm van crossen voor trainingen en wedstrijden, ofwel in de vorm van (afgeleide) crossactiviteiten bij opleidingsdagen, demodagen, testdagen, etc.

Door uit te gaan van 8 uur “netto” wordt het mogelijk dat nagenoeg alle weekenden per jaar, van vrijdag tot en met zondag, crossactiviteiten kunnen plaatsvinden door zowel de motorcross als de rallycross afzonderlijk, alsmede gelijktijdig. Een onacceptabele toename van overlast voor de vele omwonenden.

De motorcross wenst 8 weekenden extra voor wedstrijden met 4x4-terreinwagens en testdagen voor Dakar-vrachtwagens. Dit houdt tevens in dat het motorcrosscircuit een forse uitbreiding ondergaat doordat er voortaan ook met andere typen voertuigen, zoals Dakar-vrachtwagens en andersoortige typen wagens over de motorcrossbaan mag worden gereden. De huidige vigerende milieuvergunning staat dat niet toe.

Uit de Quicksan scenario's bestemmingsplan Eurocircuit van Peutz (zie bijlagenboek) blijkt op pagina 14 dat alleen al de rallycrossvereniging (die met name in de weekenden activiteiten uitvoeren) zo'n 50 dagen per jaar wil crossen. Toegestaan is dan dat dit in de weekenden kan plaatsvinden van vrijdag tot en met zondag. Omwonenden worden dan op die weekenddagen gedurende grote delen van de dagen met overlast geconfronteerd.

Daarnaast wordt door Peutz gesteld, hetgeen overgenomen is door het projectteam, dat het mogelijk zou zijn om op basis van het 12-dagen-criterium hogere maximale grenswaarden voor geluid te mogen hanteren ten behoeve van motorcrosswedstrijden en incidentele andere luidruchtige evenementen. Reden hiervoor is om te kunnen vermijden dat er een, onacceptabele, geluidszone voor het motorcrosscircuit moet worden vastgesteld die tot ver over de woonwijk Lage Heide reikt. Gedurende 8 keer per jaar kunnen dan door de motorcross gewenste wedstrijden plaatsvinden met geluidsniveaus van 70 dB(A) of hoger. Daarnaast zou er dan ruimte zijn voor nog 4 andere luidruchtige evenementen.

Concluderend kan gesteld worden dat er, zowel een autorally- als een motorcrosscircuit ontstaan die juridisch kunnen worden aangemerkt als grote lawaaimakers, gepaard gaande met een onacceptabele verdere aantasting van het woon- en leefklimaat van de direct aangrenzende rustige (landelijke) woonomgeving.

Over adequate handhaving wordt niets gezegd. Er lijkt ook geen handhaving mogelijk indien het criterium is “*motor/auto is aan voor crossen, motor/auto is weer uit*”. Niet te bepalen en of te controleren valt wanneer de inrichtingen zijn opgesteld voor crossactiviteiten en wanneer niet .

Vernietiging Natuur Netwerk Brabant (NNB)

De plannen betekenen een vernietiging van meer dan 13 ha bestaande natuur behorende tot het Natuur Netwerk Brabant. Het Natuurnetwerk Brabant is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het is een netwerk van deels bestaande en deels nieuwe natuurgebieden die door ecologische verbindingzones met elkaar verbonden zijn. De bescherming vindt plaats via de ruimtelijke vastlegging van de grenzen van het Natuur Netwerk Brabant in de Interim Omgevingsverordening. In

de Interim Omgevingsverordening is voorgeschreven dat een bestemmingsplan gericht moet zijn op bescherming en ontwikkeling van de natuur. In de conceptrapportage wordt niet expliciet gewezen op de juridische (on)mogelijkheden daarvan. Er wordt heel gemakkelijk aan voorbij gegaan.

Het combinatiescenario 5 gaat lijnrecht in tegen het Landschapsontwikkelingsplan LOP. In paragraaf 12.1 staat letterlijk: *'Valkenswaard beschouwt haar natuur als het goud van de gemeente. In haar toekomstvisie 2030 heeft behoud en versterking van groen daarom een belangrijke plek gekregen'*.

We verwijzen verder naar bijlage 12 van het Bijlagenboek met het niet mis te verstane advies van de provincie Noord-Brabant.

Juridische haalbaarheid

Het onderzoek geeft slechts op QuickScan-niveaus de juridische risico's weer. Wij stellen daarom grote vraagtekens bij de juridische haalbaarheid van de gewenste scenario's.

We beperken ons slechts tot het vermelden van enkele belangrijke juridische risico's:

- Opmerkelijk is dat niet wordt gemeld dat uitbreiding naar het 8-uur-netto-criterium waarschijnlijk bij een juridische procedure voor de rechter geen stand zal houden;
- Een rustige aanvaardbare woon-en leefomgeving voor omwonenden wordt niet gewaarborgd, planologisch vindt een aanzienlijke uitbreiding van twee crossinrichtingen plaats;
- In de Interim Omgevingsverordening Brabant is voorgeschreven dat een bestemmingsplan gericht moet zijn op bescherming en ontwikkeling van de natuur. De plannen behelzen de vernietiging van meer dan 13 ha Natuur Netwerk Brabant;
- Geluidseffecten, inclusief cumulatieve geluidseffecten, zijn niet en of onvoldoende onderzocht;
- De stikstofeffecten zijn minimaal weergegeven en worden schromelijk onderschat. Zo worden o.a. de stikstofeffecten ten gevolge van de incidentele evenementen (o.a. Amerikanenmeeting met ca 200 vervuulende en stikstofemissie veroorzakende oldtimers) niet meegerekend. Datzelfde geldt voor cumulatie van stikstof veroorzakende projecten zoals de aanleg en ingebruikname van de Nieuwe Verbinding, vele verkeersbewegingen van bezoekers en deelnemers, van opbouw- en afbraak voor evenementen, etc., etc.

Illustratief is onderstaand citaat op pagina 138 van de conceptrapportage betreffende de verkeerskundige effecten: *"Er is geen onderzoek gedaan naar verkeerseffecten (parkeerbehoefte en aantal verkeersbewegingen) van de huidige situatie. Hierdoor weten we niet wat het salderingseffect is. Voor de huidige functies zijn ook geen kencijfers beschikbaar."*

Gesuggereerd wordt, op basis van ontoereikend onderzoek, dat er, per saldo, geen negatieve stikstofeffecten optreden op de in de directe nabijheid liggende Natura2000-gebieden.

Financiële consequenties

Tijdens de overhandiging van de petitie aan college en gemeenteraad in 2017 en 2018 kwam ter sprake de mogelijkheid van het indienen van planschadeclaims door omwonenden vanwege de te verwachten waardedaling van woningen.

Door u wordt verzuimd te wijzen op de vele juridische en financiële gevolgen die zullen ontstaan ten gevolge van bezwaren hoogte WOZ-waarde en planschadeclaims na vaststelling van het bestemmingsplan.

Zoals in bovenstaande reeds aangegeven is de verwachting dat het bestemmingsplan en de daaropvolgende milieuvergunningen onderwerp zullen vormen van, opnieuw, eindeloze juridische procedures.

Conclusies

Wij kunnen aan de hand van bovenstaande niet anders concluderen dan dat er sprake is van een niet-transparant, partijdig, op *“resultaat gestuurd”* schijn democratisch participatieproces waarbij overwegingen en conclusies vooral NIET zijn beïnvloed door de stakeholders, de (direct) belanghebbende omwonenden. Die belangen zijn volledig genegeerd en worden door u verkwanseld. Ondanks dat de verdere ontwikkeling van herriesporten haaks staat op het groene profiel dat de gemeente Valkenswaard wil uitstralen worden de belangen van de motorcrossvereniging en de rallysportvereniging , naar onze stellige overtuiging, door u onevenredig veel en veel zwaarder meegewogen.

Naar onze mening doet u eveneens totaal geen recht aan de nationale en internationale bewustwording van oorzaken en gevolgen van de klimaatverandering en inspanningen om de nadelige gevolgen hiervan te beperken.

De gemeenteraad zal tijdens de besluitvormingsprocedure nader en uitgebreider door ons worden geïnformeerd, met daarbij toegevoegd relevante e-mailberichten. Een kopie zal tevens worden verstuurd aan de provincie Noord-Brabant.

Het zal duidelijk zijn dat te zijner tijd gebruik zal worden gemaakt van onze ter beschikking staande democratische rechten en dat vele juridische procedures, planschadeclaims en WOZ-bezwaarprocedures te verwachten zijn.

Tot slot maken wij u er nogmaals op attent dat, zoals u weet, het Platform vele honderden direct omwonende belanghebbenden van het Eurocircuit vertegenwoordigt. De aangesloten groeperingen zijn: Bewonersoverleg Lage Heide (Eurocircuit aan Banden), omwonenden Victoriédijk e.o., Inwoners Dommelen-Zuid (bewoners Westerhovenseweg), Comité Mgr. Smetsstraat, Eco Tuinderij de Weitens, Vereniging Groen en Heem e.o. De bij de aangesloten groeperingen behorende omwonenden hebben door middel van handtekeningen (NAW- gegevens) mandaat verleend.

Hoogachtend,

Platform Leefomgeving Eurocircuit

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 10-05-2021 09:53:21

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	████████████████████
Postcode	5554AM

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Het Eurocircuit moet gewoon blijven zoals het is. Als mensen er last van hebben, moeten ze ergens anders gaan wonen. Ik kies voor het scenario huidig feitelijk gebruik legaliseren.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 10-05-2021 16:25:30

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████
Postcode	7443TT

E-mailadres	████████████████████
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Het gedeelte van het Eurocircuit dat in de gemeente Bergeijk ligt ontbreekt op de kaarten en de gemeente Bergeijk en Centre Parcks ontbreken als stakeholders.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 11-05-2021 21:22:50

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████
Postcode	5571AA

E-mailadres	[REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	<p>Namens MSV/MVV reageer ik, dat het rapport zeer uitgebreid en duidelijk is. Je kunt zien dat er erg veel energie inzit. Wij als MVV hebben al duidelijk gemaakt dat wij graag op voet als voor Maart 2020 verder zouden willen. Met zeker het duurzame naar een hoger plan tillen. Bij scenario 5 moet er goed opgelet worden dan er geen mogelijk komt voor illegaal gebruik van het motorcircuit.</p> <p>Met vriendelijke groet</p> <p>[REDACTED]</p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 11-05-2021 22:09:52

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	■■■■
Tussenvoegsel(s)	■■■■
Achternaam	■■■■
Postcode	5551AJ

E-mailadres	l [REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptraport is:	Eurocircuitaanbanden.nl moet blijven
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	


Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 11-05-2021 22:28:31

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Postcode	5551AB

E-mailadres	[REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	<p>Feedback FCC Lion d'Or</p> <p>Kader: Geen op of aanmerkingen</p> <p>Deel 2 Proces</p> <p>Deel 2 Proces / Hoofdstuk 2 gespreksrondes: Niks op aan te merken en waren prettige, constructieve ontmoetingen met gemeente.</p> <p>Deel 2 Proces / Hoofdstuk 5 gezamenlijke bijeenkomsten: Niks op aan te merken en waren prettige, constructieve ontmoetingen met gemeente en andere betrokkenen. Wat ons als vereniging wel zorgen baart is dat de tegenstanders van het Eurocircuit een democratisch proces verhinderen. De gemeente heeft alles in het werk gesteld om iedereen aan tafel te krijgen. Vervolgens word er ook in media vermeld dat niet alle partijen aan tafel hebben gezeten. Onze stelling is dat als je niet mee wilt praten over de toekomst, stop dan ook met zeuren. Wij als Fietsvereniging (en volgens ons de Gemeente) willen graag vooruit en dat gevoel krijgen wij totaal niet bij het zogenaamde PLEC.</p> <p>Deel 2 Proces / Hoofdstuk 6, 7, 8, 9, 10 & 11: Geen aan of opmerkingen</p> <p>Deel 3 Scenario's</p> <p>Scenario omvormen naar Natuur: voor ons als vereniging is dit geen scenario geen optie, of gemeente dient in een alternatieve locatie te voorzien (zoals in 1996 bij de verhuizing van de Hazelaar naar de Mgr. Smets straat.)</p> <p>Scenario Huidig gebruik legaliseren: Gezien dit scenario en de ligging van FCC lion d'or in het gebied is er volgens ons niks mis met onze huidige locatie qua bestemmings plannen (witte zone). We vragen ons dan ook af FCC Lion d'Or wel meegenomen moet worden in dit scenario / nieuw bestemmingsplan?. Huidige ligging is immers niet onderhevig aan enig bestemmingsplan. Met het huidig gebruik legaliseren kunnen wij als vereniging onze activiteiten doorzetten</p>

<p>Mijn reactie op het conceptrapport is:</p>	<p>Scenario Terrein omvormen tot Leisurezone: Wij als vereniging staan pal achter de conclusie van de stakeholder bijeenkomsten. Door het gebied commercieel te exploiteren hebben wij grote zorgen of wij als kleine vereniging wel door kunnen... Als een commerciële exploitant ieder jaar de huur verhoogt is het voor ons onmogelijk om te blijven bestaan.</p> <p>Scenario Maximaal Faciliteren Cross: Geen op of aanmerkingen, wij als vereniging kunnen ook met dit scenario onze activiteiten voortzetten</p> <p>Scenario Combinatie Scenario: Ons wens scenario, door dit plan kunnen we hopelijk een stap zetten naar de toekomst, onze vereniging naar een hoger plan tillen en het gebied ontwikkelen dat past in de tijd waarin we nu leven.</p> <p>Deel 4 Beoordeling Scenario's</p> <p>2. Privaatrechtelijke effecten en vastgoed / Juridische effecten</p> <p>Clubhuizen op het gebied van FCC Lion d'or zijn destijds (1996) zelf bekostigd door de vereniging. Maar in scenario's 2,4,en 5 zullen deze moeten worden aangekocht van de gemeente?? Vereniging heeft dit jaar zelf ook geïnvesteerd om gebouwen weer op orde te krijgen.</p> <p>Met vriendelijke groeten,</p> <p> FCC Lion D'Or</p>
<p>Bijlage</p>	
<p>Voeg hier uw eventuele bijlage toe</p>	<p>Rapportage Feedback.docx (14.6 KB)</p>

Feedback FCC Lion d'Or

Kader: Geen op of aanmerkingen

Deel 2 Proces

Deel 2 Proces / Hoofdstuk 2 gespreksrondes: Niks op aan te merken en waren prettige, constructieve ontmoetingen met gemeente.

Deel 2 Proces / Hoofdstuk 5 gezamenlijke bijeenkomsten: Niks op aan te merken en waren prettige, constructieve ontmoetingen met gemeente en andere betrokkenen.

Wat ons als vereniging wel zorgen baart is dat de tegenstanders van het Eurocircuit een democratisch proces verhinderen. De gemeente heeft alles in het werk gesteld om iedereen aan tafel te krijgen. Vervolgens wordt er ook in media vermeld dat niet alle partijen aan tafel hebben gezeten. Onze stelling is dat als je niet mee wilt praten over de toekomst, stop dan ook met zeuren.

Wij als Fietsvereniging (en volgens ons de Gemeente) willen graag vooruit en dat gevoel krijgen wij totaal niet bij het zogenaamde PLEC.

Deel 2 Proces / Hoofdstuk 6, 7, 8, 9, 10 & 11: Geen aan of opmerkingen

Deel 3 Scenario's

Scenario omvormen naar Natuur: voor ons als vereniging is dit geen scenario geen optie, of gemeente dient in een alternatieve locatie te voorzien (zoals in 1996 bij de verhuizing van de Hazelaar naar de Mgr. Smets straat.)

Scenario Huidig gebruik legaliseren: Gezien dit scenario en de ligging van FCC lion d'or in het gebied is er volgens ons niks mis met onze huidige locatie qua bestemmings plannen (witte zone). We vragen ons dan ook af FCC Lion d'Or wel meegenomen moet worden in dit scenario / nieuw bestemmingsplan?. Huidige ligging is immers niet onderhevig aan enig bestemmingsplan. Met het huidig gebruik legaliseren kunnen wij als vereniging onze activiteiten doorzetten

Scenario Terrein omvormen tot Leisurezone: Wij als vereniging staan pal achter de conclusie van de stakeholder bijeenkomsten. Door het gebied commercieel te exploiteren hebben wij grote zorgen of wij als kleine vereniging wel door kunnen... Als een commerciële exploitant ieder jaar de huur verhoogt is het voor ons onmogelijk om te blijven bestaan.

Scenario Maximaal Faciliteren Cross: Geen op of aanmerkingen, wij als vereniging kunnen ook met dit scenario onze activiteiten voortzetten

Scenario Combinatie Scenario: Ons wens scenario, door dit plan kunnen we hopelijk een stap zetten naar de toekomst, onze vereniging naar een hoger plan tillen en het gebied ontwikkelen dat past in de tijd waarin we nu leven.

Deel 4 Beoordeling Scenario's

2. Privaatrechtelijke effecten en vastgoed / Juridische effecten

Clubhuizen op het gebied van FCC Lion d'or zijn destijds (1996) zelf bekostigd door de vereniging. Maar in scenario's 2,4, en 5 zullen deze moeten worden aangekocht van de gemeente?? Vereniging heeft dit jaar zelf ook geïnvesteerd om gebouwen weer op orde te krijgen.

Met vriendelijke groeten,




FCC Lion D'Or

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 12-05-2021 00:25:10

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████
Postcode	5554JB

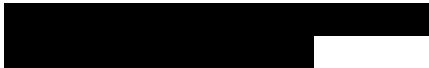
E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	<p>Voor wie is dit rapport bedoeld? Wat moet de gewone Valkenswaardse burger hiermee? Wie kan dit nog volgen? Wat een gedrocht. 149 pagina's schijndemocratie. Dat vind ik ervan!</p> <p>En de winnaars zijn: Pels Rijcken ZKA Leisure Consultants Brabantse Milieu Federatie Econsultancy Peutz Het PON & Telos Accent Adviseurs Tritium</p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 12-05-2021 14:09:51

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████████
Tussenvoegsel(s)	████
Achternaam	██████████████████
Postcode	3991CG

E-mailadres	m.vanwesenbeeck@knaf.nl
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	<p>Geacht college,</p> <p>Zie bijgaand het schrijven van de Knac Nationale Autosport Federatie (KNAF) als reactie op het conceptrapport toekomst Eurocircuit terrein.</p> <p>Groet,</p> <p>Namens het KNAF Bestuur</p> <p></p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	20210512 Reactie conceptrapportage Eurocircuit KNAF.pdf (203.2 KB)

Gemeente Valkenswaard
De Hofnar 15
5554 DA VALKENSWAARD

Verstuurd via [webformulier](#)

Houten, 12 mei 2021
Betreft: reactie op conceptrapportage Toekomst Eurocircuit

Geachte leden van de gemeenteraad,
Geacht college,
Geacht projectteam,

De Knac Nationale Autosport Federatie (KNAF) maakt hierbij graag gebruik van de mogelijkheid te reageren op de conceptrapportage Toekomst Eurocircuit van 30 april 2021.

Introductie KNAF

De KNAF is de enige overkoepelende kart- en autosportbond in Nederland die erkend is door NOC*NSF, het Ministerie van VWS en de mondiaal overkoepelende bonden voor de kartsport (CIK) en autosport (FIA). In die hoedanigheid is de KNAF belast met de controle op de organisatie en veiligheid van de Nederlandse kart- en autosport op Nederlands grondgebied.

Onder de KNAF ressorteren een negental secties, die zich ieder met een bepaald discipline binnen de autosport bezighouden. De sectie Rallycross is er daar één van.

Over Rallycross

Rallycross is een autosportdiscipline waarbij de wedstrijden zijn opgebouwd uit korte races. Via 3 kwalificatiemanches kunnen deelnemers zich kwalificeren voor de semi-finales en uiteindelijk de finale. Er zijn maximaal 8 voertuigen tegelijkertijd in de baan, die gemiddeld steeds 4 tot 5 rondes rijden. De netto rijtijd per deelnemer per evenement is slechts 30-35 minuten.

Rallycrosswedstrijden worden verreden op een deels verhard, deels onverhard circuit met een lengte van circa 1 kilometer.

Over het Eurocircuit

Sinds 1971 zijn het Eurocircuit en de gemeente Valkenswaard onlosmakelijk met elkaar verbonden. Inmiddels vele jaren later is het circuit – en daardoor ook Valkenswaard – bij menigeen in binnen- en buitenland bekend. Niet alleen vanwege Rallycross (vele jaren was het Eurocircuit een vaste waarde op

de kalender van het Europees kampioenschap), maar ook vanwege andere auto(sport)-gerelateerde evenementen zoals de Dakar Preproloog en TROS 'Achteruitrijden' en 'Caravanraces'.

Het Eurocircuit is onderdeel van de nationale en internationale autosporthistorie. Een plaats waar hoogwaardige autosport wordt bedreven met een stukje Brabantse gemoedelijkheid.

Het Eurocircuit is de enige locatie binnen Nederland waar rallycrosswedstrijden worden georganiseerd. Vanwege de bijzondere eisen die aan een rallycrosscircuit worden gesteld én de strenge veiligheidseisen, worden rallycrosswedstrijden georganiseerd op een permanent circuit.

Onrustig bezit

Sinds enkele jaren is het Eurocircuit verworpen tot een onrustig bezit. Juridische procedures stapelen zich op en voor- en tegenstanders buitelen over elkaar heen, met veel onrust binnen de maatschappij en sport tot gevolg. Als KNAF hebben wij de indruk dat dit te maken heeft met enerzijds onduidelijkheid rondom het (gedateerde) bestemmingsplan van 1977 en de (eveneens gedateerde) vergunning van het circuit van 1993, en anderzijds de ontwikkeling van het gebied rondom het circuit. Zo is er in de nabijheid van het circuit bijvoorbeeld een woonwijk gebouwd.

Visie KNAF

De KNAF wenst het Eurocircuit te behouden voor de Nederlandse autosport. Zoals gezegd, het circuit is de enige locatie binnen Nederland waar rallycrosswedstrijden kunnen worden georganiseerd. Zonder Eurocircuit ligt het voortbestaan van rallycross als sport binnen Nederland in de waagschaal.

De NRV, de vereniging die het circuit exploiteert, beschikt niet over de middelen om elders een nieuwe start te maken. Dit nog los van het feit dat het zeer lastig zou zijn om een nieuwe, geschikte locatie te vinden. Met het dossier dat er ligt rondom het Eurocircuit in Valkenswaard, en de negatieve beeldvorming als gevolg daarvan, zal geen enkele gemeente binnen Nederland de NRV een nieuwe plek willen bieden.

Het Eurocircuit is een belangrijke partij in het Topsport-meerjarenbeleidsplan van de KNAF. Sinds de erkenning van rally(cross) als NOC*NSF topsportprogramma heeft menig Nederlands talent de basisvaardigheden van het rijden op wisselende ondergronden (combinatie asfalt en gravel) geleerd op het Eurocircuit. Het wegvallen van het Eurocircuit zou een forse streep door de rekening zijn, want juist de laatste jaren heeft de KNAF weer geïnvesteerd in het opleidingsprogramma in Valkenswaard en we zouden dit graag willen intensiveren de aankomende jaren.

Autosport leeft als nooit tevoren en er is een grote behoefte tot het actief of passief bedrijven van autosport. Actief als coureur; passief als bezoeker, vrijwilliger of via verslaggeving in de diverse media. Naast de negatieve geluiden over autosport, is het belangrijk om vast te stellen dat er ook een grote groep mensen is die veel plezier beleeft aan autosport. Om nog maar niet te spreken over andere belangrijke nevenfuncties, zoals innovatie en het opleiden van studenten in technische profielen.

De KNAF is zich bewust van het feit dat autosport wordt gezien als *lawaaiërig* en *milieuvervuilend*. Dat beeld is slechts ten dele terecht, en bovendien wordt vaak voorbijgegaan aan het feit dat er momenteel hard aan de weg wordt getimmerd. U zult bekend zijn met de “Beleidsvisie Rallycross 2030”, zoals deze door de NRV is opgesteld. Zaken als “duurzame brandstoffen, elektrificatie, geluidsreductie en CO₂-compensatie” komen daarin uitgebreid terug. De eerste concrete uitvloeiselen worden al zichtbaar, zo is er recent bijvoorbeeld getest met een elektrisch rallycrossvoertuig op het Eurocircuit.

Als wij de rapportage van de firma Peutz mogen geloven, zou geluid juridisch gezien geen issue mogen zijn: de diverse grenswaarden en de contour worden bij Rallycross niet overschreden. Desalniettemin spant de NRV zich in om de sport stiller te maken.

De NRV staat niet alleen in haar inspanning om te verduurzamen. Ook nationaal (vanuit de KNAF) en internationaal (vanuit de FIA) wordt momenteel veel werk verzet. De oprichting van een KNAF commissie duurzaamheid begin dit jaar is een belangrijk wapenfeit. De voorzitter van de commissie is overigens woonachtig in Valkenswaard.

Op internationaal niveau volgen de ontwikkelingen op het vlak van duurzaamheid elkaar in rap tempo op. Nieuwe, duurzame raceklassen worden aan de lopende band gelanceerd. Het zal niet lang meer duren voordat dergelijke ontwikkelingen zich ook op nationaal vlak zullen gaan manifesteren. De transitie zal tijd kosten, maar het is onvermijdelijk dat deze zal gaan plaatsvinden. En dat is uiteraard iets goeds.

Verduurzaming zal overigens niet alleen ten aanzien van de voertuigen dienen plaats te vinden, maar ook op andere vlakken daaromheen. De FIA heeft een accreditatieprogramma gelanceerd waarmee bonden, organisatoren, teams en ook circuits een *, **- of ***-accreditatie kunnen – en op termijn: moeten – behalen. Zodoende is gewaarborgd dat de “*duurzaamheidstrein*” niet zal stilvallen; eerder versnellen.

Als KNAF willen wij de gemeente Valkenswaard complimenteren met het werk dat is verzet in aanloop naar de conceptrapportage. Kosten noch moeite zijn gespaard, vele facetten van de problematiek zijn onderzocht en belanghebbenden zijn actief in het dossier betrokken.

Tegelijkertijd betreuren wij het feit dat niet alle belanghebbenden gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid om deel te nemen aan de gemeenschappelijke sessies. De betreffende belanghebbenden gaan de dialoog uit de weg en lijken sluiting van het Eurocircuit als enige doel te hebben. Daarmee wordt voorbijgegaan aan een bewezen behoefte vanuit de maatschappij, die niet zal verdwijnen indien het Eurocircuit – in een worst case scenario – zou worden gesloten. Het is betreurenswaardig dat deze groep belanghebbenden dit niet lijkt in te zien.

Dat het na vele tientallen jaren nodig is de situatie rond het Eurocircuit weer eens goed te bekijken, erkennen wij. Tegelijkertijd wenst de KNAF er ook op te wijzen dat de situatie van alle betrokken partijen is verslechterd, sinds er sprake is van intensieve handhaving. Wedstrijden die normaal gesproken op één dag konden worden afgewerkt, moeten nu gespreid worden over twee dagen. Met als gevolg twee

dagen geluidsoverlast, in plaats van één. Ook is de NRV genoodzaakt om meer trainingdagen en clubwedstrijden te organiseren om levensvatbaar te blijven, nu zij geen rijtrainingen meer mag verzorgen. Rijtrainingen die grotendeels met reguliere, straatwaardige auto's werden verzorgd en derhalve nauwelijks tot overlast konden leiden. Het nieuwe tracé van de N69 zal waarschijnlijk voor meer overlast zorgen dan de rijtrainingen, en mogelijk zelfs de wedstrijden.

Als KNAF zijn wij van mening dat gezocht dient te worden naar een oplossing waarbij alle belanghebbenden zijn gebaat. Wij vinden het lovenswaardig dat er vanuit de belanghebbenden die wél aan de sessies hebben deelgenomen een vijfde scenario is ontstaan: een polderoplossing, een compromis. Dit scenario sluit bovendien naadloos aan op de visie van de NRV, zoals verwoord in de beleidsnotitie van de vereniging. Wij spreken de hoop uit dat uiteindelijk alle partijen het voordeel van een dergelijke oplossing zullen inzien. Opdat een oplossing zal worden gevonden die het voortbestaan van Rallycross als sport binnen Nederland veilig stelt, met minimale overlast voor omwonenden en omgeving tot gevolg.

Indien wij als KNAF iets kunnen betekenen in dit proces, dan staan wij uiteraard tot uw beschikking.

Met vriendelijke groet,



Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 12-05-2021 14:55:35

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	Gemeente Bergeijk
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	Gemeente Bergeijk
Postcode	5571HB

E-mailadres	info@bergeijk.nl
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Zie bijgevoegde brief. Deze wordt op 12 mei '21 aangetekend verzonden.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	Reactie college v B&W Bergeijk op conceptrapportage Toekomst Eurocircuit 11mei21.pdf (1.2 MB)



Ons kenmerk : 21UT003087 /
Datum : 11 mei 2021
Behandeld door [REDACTED]
Afdeling : Beleid en Ontwikkeling

Gemeente Valkenswaard
t.a.v. college van B&W en gemeenteraad
Postbus 10.100
5550 GA Valkenswaard

Onderwerp : Reactie op conceptrapportage Toekomst Eurocircuit gemeente Valkenswaard

Geacht college van Burgemeester en Wethouders en geachte raadsleden van de gemeente Valkenswaard,

Met grote teleurstelling hebben wij kennis genomen van de conceptrapportage Toekomst Eurocircuit, die van 30 april t/m 13 mei door uw college ter inzage is gelegd. In deze conceptrapportage ontbreekt een goede onderbouwing voor een duurzame verkeerskundige ontsluiting van het Eurocircuit. Voor geen van de scenario's is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd waarin de gevolgen voor ontsluiting en parkeren in beeld zijn gebracht, terwijl de ontsluiting van het Eurocircuit zowel voor Valkenswaard als voor Bergeijk van groot belang is. Dit knelt des te meer omdat wij, zoals bij u bekend, grote bezwaren hebben tegen het eenzijdig door u genomen besluit om het gebruik van de bypass (verbindingsweg) Mgr. Smetsstraat te beperken tot alleen het gebruik bij evenementen. Dit besluit heeft u nu doorvertaald in de vijf scenario's in de conceptrapportage Toekomst Eurocircuit.

De bestaande bypass tussen de Mgr. Smetsstraat en de N69 is en blijft logischerwijs de beste ontsluiting van het gebied. Het is een korte, directe aansluiting op het hoofdwegennet, zonder dat daarmee woongebieden worden belast. Dit is ook de reden dat Bergeijk heeft ingestemd met de intentieovereenkomst die met de gemeente Valkenswaard gesloten is, waarbij Bergeijk instemde om de tunnel onder de N69 af te waarderen tot een fietstunnel, in combinatie met de aanleg van de bypass. Uw college besloot echter om de afspraken over de bypass aan de Mgr. Smetsstraat in een later stadium eenzijdig te wijzigen en deze weg alleen nog open te stellen tijdens evenementen. U heeft hiervoor geen enkel steekhoudend inhoudelijk argument aangevoerd, zoals ook uw eigen bezwarencommissie heeft geconstateerd. Ondanks het advies van uw bezwarencommissie om het bezwaarschrift van de gemeente Bergeijk gegrond te verklaren, hield uw college het verkeersbesluit in stand. En u vertaalt dit nu ook door in de toekomstscenario's voor het Eurocircuit.

Deze afwenteling op het Bergeijks wegennet staat haaks op het verkeerskundig beleid van de gemeente Bergeijk, gericht op het afwaarderen van de Kempervennendreef tot een duurzame verbinding voor langzaam verkeer: een fietsverbinding, die alleen bij evenementen opengesteld wordt voor autoverkeer. Gecombineerd met verkeersremmende maatregelen aan de Weerderdijk, om eventueel sluipverkeer vanuit de Mgr. Smetsstraat tegen te gaan, mocht zich dat na ingebruikname van de N69 toch nog voordoen.

Juist deze rapportage is een uitgelezen kans om een goed verkeerskundig onderzoek uit te voeren om de gevolgen voor bereikbaarheid, parkeren en effecten op het onderliggend wegennet in beeld te brengen. Zowel uw doelstellingen, als die van onze gemeente hadden daarbij goed in beeld gebracht kunnen worden. Dat dat niet gebeurd is verbaast ons ten zeerste, omdat andere belangrijke zaken zoals geluid, stikstof en luchtkwaliteit

wèl uitgebreid nader in beeld in zijn gebracht. De raad van Valkenswaard kan op basis van deze gebrekkige informatie onmogelijk een weloverwogen besluit nemen.

In uw conceptrapportage wijst u op een mogelijke ontsluiting via de Victoriédijk. Uit de rapportage blijkt echter niet of deze oplossing ook haalbaar is. Mede gelet op de voorgeschiedenis van deze ontsluiting in het Provinciaal Inpassingsplan N69, is een uitgebreidere beoordeling van de haalbaarheid van deze ontsluiting noodzakelijk. Ook dienen eventuele afspraken zodanig vastgelegd te worden, dat deze niet eenzijdig en zonder overleg gewijzigd kunnen worden.

Juist het traject rondom de toekomst van het Eurocircuit is een kans om in overleg tot een goede oplossing te komen. Ondanks dat wij hier meermaals op hebben aangedrongen, volhardt u in een beperking van het gebruik van de reeds voorziene verbindingsweg aan de Mgr. Smetsstraat en wentelt u de ontsluiting van het gebied eenzijdig af op het Bergeijks wegennet, terwijl de gemeente Bergeijk andere plannen heeft met deze wegen. Hierdoor kunnen wij onmogelijk instemmen met welk van de door u voorgestelde scenario's dan ook.


Voor de gemeente Bergeijk vallen andere aandachtspunten nu in het niet door de onbegrijpelijke keuzes op gebied van de verkeersontsluiting. Voor de gemeente Bergeijk is het belangrijk dat de geluidsoverlast van het Eurocircuit in ieder geval niet groter wordt dan het gemiddeld genomen de laatste 10 jaar was. Daarnaast willen wij meedenken over een aanvulling op het (toeristisch of ander) aanbod dat in het gebied aanwezig is. Wij willen meedenken in de balans tussen geluidsoverlast en geluidswerende maatregelen, willen meedenken in het oplossen van verkeersproblematiek en willen het Bergeijks bestemmingsplan aanpassen aan de voor Valkenswaard benodigde geluidscontour. Investeren in deze aspecten van samenwerking heeft echter geen enkele zin als er door gebrekkige verkeerskundige inzichten geen zicht is op een goede ruimtelijke ordening in het gebied. Graag gaan wij hierover alsnog het gesprek met u aan.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Bergeijk,



H.A.J. Loos
Secretaris



A. Callewaert - de Groot
Burgemeester

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 12 mei 2021 17:59
Aan: Toekomst Eurocircuit
CC: [redacted]
Onderwerp: Inhoudelijke reactie op de conceptrapportage
Bijlagen: Inhoudelijke reactie op de conceptrapportage in feedbackronde Center Parcs 120521.pdf

Urgentie: Hoog

Beste leden van het projectteam,

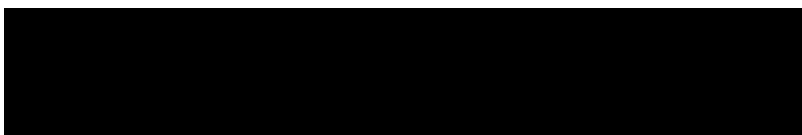
Gelieve bijgaand onze inhoudelijke reactie op de conceptrapportage aan te treffen.

Met vriendelijke groeten – Cordialement – Kind regards – Mit freundlichen Grüßen,



[redacted]
general manager

Center Parcs De Kempervennen
Kempervennendreef 8, 5563 VB Westerhoven



Gemeente Valkenswaard
t.a.v. Projectteam Toekomst Eurocircuit
Postbus 10.100
5550 GA Valkenswaard
toekomsteurocircuit@valkenswaard.nl



Center Parcs Netherlands NV
De Kempervennen
Kempervennendreef 8
5563 VB Westerhoven (N.Br.)

T: +31 (0)40 208 3333
F: +31 (0)40 204 2547

Westerhoven, 12 mei 2021

Betreft: inhoudelijke reactie op de conceptrapportage in feedbackronde

Geachte leden van het projectteam,

Als stakeholder bij de toekomst van het Eurocircuit maken wij bij deze graag gebruik van de mogelijkheid om in de feedbackronde onze eerste, voorlopige inhoudelijke reactie kenbaar te maken op de Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit van 30 april 2021.

1. Als buurman van het plangebied van het project Toekomst Eurocircuit zijn onze voorganger het vroegere Eurostrand, en wij als het tegenwoordige Center Parcs De Kempervennen, al sinds de oprichting van het Eurocircuit betrokken. Sinds 1983 exploiteren wij nl. als Center Parcs De Kempervennen een recreatiebedrijf met 738 bungalows pal naast het Eurocircuit. Alhoewel wij ons op het grondgebied van de gemeente Bergeijk bevinden, zijn wij als buurman niet minder betrokken. Jaarlijks realiseren wij meer dan 800.000 overnachtingen en hebben we werk voor ca. 600 arbeidsplaatsen. Op dit moment investeren wij in het kader van de vernieuwingen van ons park meer dan 30 miljoen euro waardoor het aantal overnachtingen en arbeidsplaatsen de komende jaren alleen maar zal gaan stijgen. Wij zijn derhalve dan ook erg gebaat bij een toekomstbestendige visie voor én ontwikkeling van het plangebied;
2. Graag zetten wij als buurman voor de toekomst in op samenwerking waardoor er een win-win kan ontstaan voor het totale gebied. Als het Eurocircuit blijft bestaan (scenario's 2 en 4) dient dit gepaard te gaan met zo weinig mogelijk overlast qua geluid en verkeer (ontsluiting/parkeren), maar willen we best meedenken op welke wijze onze gasten ook van een dergelijke faciliteit op een positieve manier gebruik zouden kunnen maken. Dit laatste willen we ook als er een alternatieve bestemming voor het plangebied komt (scenario's 1, 3 of 5). Het toekomstige plangebied moet een meerwaarde hebben voor ons recreatiebedrijf én voor onze gasten;
3. Zoals u zult begrijpen ervaren wij als buurman van het Eurocircuit qua overlast het meest op het gebied van het geluid veroorzaakt door de herriesport. Onze gasten komen namelijk naar ons park om te genieten van de rust en van de natuur, dit strookt niet met het geluid van de herriesport. Dit is niet alleen al eerder in de vorige bestemmingsplanprocedure door ons aangegeven, maar ook in de eerste gesprekrunde in augustus 2020 en in de gezamenlijke bijeenkomsten van februari 2021. Het verbaast ons dan ook dat Bureau Peutz die in februari 2021 het geluidsonderzoek heeft gedaan in de berekeningen van desbetreffende rapportage geen rekening houdt met een toetspunt op ons park De Kempervennen. Graag zouden wij dit anders zien;
4. Scenario 2 "Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan" als scenario 4 "Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren" kan niet rekenen op onze instemming. Wederom wordt geen rekening gehouden met de toepassing van geluidsbeperkende maatregelen, terwijl dat wel door diverse stakeholders, waaronder wij als Center Parcs, is aangegeven in de gezamenlijke bijeenkomsten van februari 2021. Hier ligt een kans om dit beter te onderzoeken en wellicht meer draagvlak te creëren richting de stakeholders uit de omgeving. Pas in scenario 5 "Het combinatiescenario" wordt de toepassing van geluidsbeperkende maatregelen in de vorm van geluidswallen beschreven en alleen als stelpost bij

scenario 5 in de financiële effecten van de verschillende scenario's opgenomen (pagina 130 van de conceptrapportage). Echter, alleen in noordelijke en zuidelijke richting en niet richting De Kempervennen. Geluidsbeperkende maatregelen richting De Kempervennen zouden wij dan ook graag als een eerste belangrijke voorwaarde binnen de scenario's 2 t/m 5 opgenomen zien worden, waarbij nader onderzoek nodig is om te bepalen of dit voldoende soelaas biedt;

5. Er wordt in de conceptrapportage nergens eenduidige duidelijkheid gegeven over de 8 uur norm voor de herriesport. Is dat in totaal 8 uur voor de herriesport óf 8 uur voor de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) én 8 uur voor de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV)? Dit was ook een belangrijk punt welke door de raadsleden een aantal keren in de Themabijeenkomst van 22 april 2021 werd aangehaald. Graag zouden wij hier meer duidelijkheid over willen krijgen in de definitieve rapportage. Voor de goede orde zijn wij resoluut tegen uitbreiding van de bestaande geluidsnorm in uren;
6. Twee andere belangrijke punten ter voorkoming van overlast zijn wat ons betreft een goede ontsluiting van en voldoende parkeergelegenheid in het plangebied. In de financiële effecten van de verschillende scenario's op pagina 130 van de conceptrapportage neemt u een stelpost op voor een aanpassing van de Victoriesdijk i.v.m. intensiever verkeer. U onderstreept daarmee de belangrijkheid van een goede ontsluiting. In hoeverre is dit daadwerkelijk noodzakelijk gelet op de mogelijkheid het gebied permanent of tijdens evenementen te ontsluiten via de op- en afritconstructie van de nieuwe N69 met de Mgr. Smetsstraat? Is deze stelpost niet beter te gebruiken voor voldoende parkeergelegenheid en/of extra geluidsbeperkende maatregelen? Graag zouden wij dat u het conceptrapport op dit punt heroverweegt;
7. U zult begrijpen dat onze voorkeur als recreatiebedrijf in scenario 2 "Terrein omvormen tot leisurezone" en in scenario 5 "Het combinatiescenario" vanzelfsprekend uitgaat naar aanvullende leisurefuncties waar onze gasten van kunnen genieten en welke niet concurrerend zijn op onze bedrijfsactiviteiten op het gebied van verblijfsrecreatie. De door u aangegeven voorwaarde dat er geen concurrentie dient te ontstaan voor reeds bestaande leisurefuncties in de omgeving onderschrijven wij derhalve. Zeker gezien het feit dat er reeds behoorlijk wat recreatieparken in een straal van 25 km rondom het plangebied voorhanden zijn. Als belangrijke speler binnen de leisurebranche zouden wij dan ook graag met de gemeente meedenken in de op te stellen ontwikkelvisie voor deze leisurefunctie;
8. De door u gegeven termijn om een inhoudelijke reactie te geven bedraagt 14 kalenderdagen ofwel 9 werkdagen. Dit is redelijk kort voor dit complexe dossier met een rapportage van in totaal ca. 650 pagina's en eigenlijk voor grote belanghebbenden zoals ons bedrijf té krap, zeker in de voor ons als recreatiebedrijf drukke Meivakantie. Desalniettemin hebben we hierbij getracht u van onze eerste voorlopige reactie te voorzien, echter deze reactie is niet uitputtend. De komende tijd zullen wij de conceptrapportage en definitieve rapportage dan ook verder beoordelen. Eventueel maken wij in de raadscommissie van 1 juli 2021 gebruik van ons spreekrecht om extra feedback te kunnen geven.

Zoals u zult begrijpen, hebben de door u momenteel vastgestelde toekomstscenario's voor ons bedrijf en onze gasten in meer en mindere mate zijn voor- en tegenargumenten. Hierbij vermelden wij uitdrukkelijk dat wij absoluut tegen scenario 4 "Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren" zijn. In hoeverre het uiteindelijke raadsbesluit in lijn of in strijd is met onze belangen kunnen wij pas te zijner tijd beoordelen. Als belangrijke stakeholder behouden wij dan ook onze rechten voor in de dan te starten bestemmingsplanprocedure voor het onderhavige plangebied.

Indien nadere toelichting over onze eerste feedback gewenst is, staan wij graag tot uwer beschikking.

Met vriendelijke groet,
Center Parcs De Kempervennen


[Redacted]
General Manager

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 12-05-2021 19:19:01

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	██████
Achternaam	██████████
Postcode	5531XD

E-mailadres	
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Verwoord in bijgesloten brief namens het Bestuur van NRV Eurocircuit.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	20210512_reactie conceptrapportage Eurocircuit_NRV.pdf (712 KB)



1971-2021



Gemeente Valkenswaard
De Hofnar 15
5554 DA VALKENSWAARD

Verstuurd via [webformulier](#)

Bladel, 12 mei 2021

Betreft: Reactie op conceptrapportage Toekomst Eurocircuit

Geachte leden van de gemeenteraad,
Geacht college,
Geacht projectteam,

De Nederlandse Rallycross Vereniging maakt hierbij graag gebruik van de mogelijkheid te reageren op de conceptrapportage Toekomst Eurocircuit van 30 april 2021.

Alvorens inhoudelijk te reageren, willen wij als direct betrokken vereniging allereerst onze waardering uitspreken voor het proces dat heeft geleid tot de nu voorliggende concept-rapportage. Wij zijn samen met andere belanghebbenden optimaal betrokken geweest en gehoord. Daarbij betreuren wij het overigens dat de grootste tegenstanders van het circuit geen deel wensten uit te maken van de open en constructieve dialoog die was georganiseerd, om tot het nu voorliggende resultaat te komen.

Wij hebben er alle vertrouwen in dat de Raad op basis van deze zorgvuldig tot stand gekomen scenario's een even zorgvuldig afgewogen besluit zal nemen, waarbij de belangen van de Verenigingen en de historie van de activiteiten op het Eurocircuit evengoed op waarde worden geschat, als de toekomstperspectieven voor de sporten en de waarde voor de Gemeente en de regio.

Sinds 1971 (een halve eeuw all) zijn het Eurocircuit en de gemeente Valkenswaard onlosmakelijk met elkaar verbonden. Inmiddels is het circuit – en daardoor ook Valkenswaard – in binnen- en buitenland bekend. Het Eurocircuit is onderdeel van de nationale en internationale autosporthistorie. Een plaats waar hoogwaardige autosport wordt bedreven met een stukje Brabantse gemoedelijkheid, waardoor het circuit ook internationaal naam en faam heeft opgebouwd.

Het Eurocircuit is de enige locatie in Nederland waar rallycrosswedstrijden worden georganiseerd. Zonder Eurocircuit is het voortbestaan van rallycross als sport in Nederland nagenoeg ondenkbaar. De NRV beschikt immers niet over de middelen om elders een nieuwe start te maken. Het is daarom niet ondenkbaar dat het einde van het Eurocircuit als thuisbasis van de NRV, het einde van de rallycross in Nederland betekent. Daarmee raken de circa 200 trouwe leden en talrijke fans en vrijwilligers hun geliefde sport kwijt.

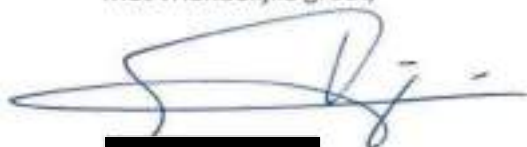
Tegelijkertijd realiseren wij ons als NRV evengoed dat ook de rallycross moet verduurzamen. Daarom ook hebben wij in onze "Beleidsvisie Rallycross 2030" – ook bij de Gemeente bekend - zaken als "duurzame brandstoffen, elektrificatie, geluidsreductie en CO₂-compensatie" uitgebreid opgenomen. Zo is recent bijvoorbeeld getest met een elektrisch rallycrossvoertuig op het Eurocircuit.

Hoewel geluid volgens de rapportage van Peutz juridisch gezien geen issue zou zijn, aangezien de diverse grenswaarden en de contour bij Rallycross niet worden overschreden en de daadwerkelijke rijtijd beperkt is, spannen wij ons als NRV toch in om de geluidsoverlast voor de omgeving stapsgewijs te verminderen, zoals ook in de Beleidsnotitie is verwoord.

In dezelfde Beleidsnotitie pleit de Nederlandse Rallycross Vereniging tevens voor een breder recreatief gebruik van het Eurocircuit gebied. Het moge dan ook duidelijk zijn dat het Bestuur van de NRV het vijfde scenario, dat tot stand is gekomen in samenwerking met een groot aantal belanghebbenden, onze voorkeur geniet. Het sluit naadloos aan op onze 'Beleidsnotitie Rallycross 2030' en biedt naar onze mening geweldige mogelijkheden om de Rallycross voor de regio en voor Nederland te behouden, met minimale overlast voor omwonenden en omgeving. Dit scenario biedt bovendien geweldige kansen om het Eurocircuit terrein veel breder te gebruiken, bijvoorbeeld voor andersoortige recreatie, maar bijvoorbeeld ook als testterrein voor de TU/e en andere kennisinstututen en ondernemingen binnen Brainport. Wij hopen dan ook van harte dat de Raad bij haar uiteindelijke besluit scenario 5 op haar waarde en potentie weet te schatten en een voor de Verenigingen en voor de regio gunstig besluit neemt.

Rest ons als NRV Bestuur nog de gemeente Valkenswaard en de betrokken medewerkers en adviseurs te complimenteren met het werk dat is verzet in aanloop naar de conceptrapportage, die wij zonder meer als gedegen en constructief beoordelen. De Nederlandse Rallycross Vereniging is, samen met de KNAF en de sectie rallycross van de KNAF, graag bereid om ook in het vervoltraject haar constructieve participatie voort te zetten.

Met vriendelijke groet,



Secretaris NRV Eurocircuit

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 12-05-2021 20:38:01

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████████
Tussenvoegsel(s)	███
Achternaam	██████████████████
Postcode	5644BV

E-mailadres	[REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	<p>Complimenten aan de opstellers van deze rapportage. De rapportage is erg uitgebreid met alle toelichting, die heel nuttig is. Volledigheid en in het bijzonder uitgebreidheid vallen positief op. Voor een leek zijn sommige bijlagen moeilijk te beoordelen.</p> <p>Wij hopen dat de beslissende instanties zoals o.a. de leden van de gemeenteraad zich ook uitvoerig hebben verdiept in de voor ons al vereniging zo belangrijke materie. Wij kijken dan ook uit naar een samenkomst met de vertegenwoordigers van de gemeentelijke overheid en stakeholders, om ons standpunt inhoudelijk verder te kunnen toelichten. Het vervolg van het proces "Omgeving Eurocircuit" zal ongetwijfeld nog enige tijd vergen. Het niet willen meewerken van belanghebbenden zoals PLEX of Groen en Heem zal, zo vrezen wij, vertragend gaan werken in de zo noodzakelijke voortgang van het proces. Wij hebben grote zorgen om de medegebruikers van het Eurocircuit zoals Rallycross en MTV. Verdere vertraging kan voor hen een ramp worden. Het kan en mag niet de bedoeling zijn dat het niet meewerken van genoemde belanghebbenden, PLEX of Groen en Heem, de uitstekende en prettige samenwerking van de op het Eurocircuit gevestigde verenigingen zal ontkrachten.</p> <p>Voor ons is het dan ook onbegrijpelijk dat Groen en Heem en Plec geen deel uit willen maken van de beoogde samenwerking van alle belanghebbenden. Het democratische proces dat aan de visie-ontwikkeling van het Eurocircuit ten grondslag ligt, wordt door deze partijen ernstig ondermijnd. Het niet willen of kunnen geven van de reden waarom deze partijen geen goedkeuring willen verlenen aan bijvoorbeeld het gespreksverslag zoals genoemd op pagina 21 van de rapportage getuigt ons inziens van een weinig coöperatieve instelling c.q. houding om samen met alle partijen te komen tot een voor Valkenswaard en zijn inwoners waardevol Eurocircuit. Om het eenmaal ingenomen standpunt dat</p>

<p>Mijn reactie op het conceptrapport is:</p>	<p>men tegenstander is van de herriesport en/of daarvoor geen draagvlak onder deze lieden heeft gekregen, zou toch niet de argumentatie mogen zijn om buitengewoon rigide niet aan gesprekken of gezamenlijke bijeenkomsten deel te nemen. De maatschappelijke, sociale en sportieve meerwaarde van een zich ontwikkelend Eurocircuit wordt daardoor ontkend. Groen en Heem en de vertegenwoordigers van Plec plaatsen zichzelf daarmee buiten het speelveld om samen met de verenigingen op het Eurocircuit tot een toekomst bestendig nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit te komen. Helaas geven deze partijen bij herhaling niet thuis en wensen niet met andere partijen in gesprek te gaan.</p> <p>Zoals in de "Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit" terecht wordt erkend, is het Eurocircuit meer dan alleen een terrein voor herriesport. In het plangebied vinden óók verenigingsactiviteiten van TWC de Kempen, BMX Lion d'Or, de Politiehondenvereniging de Verdediger en de schutterij van het Martinus Gilde plaats. Grote evenementen van nationale en internationale omvang en allure; denk aan de NK's wielrennen (cyclocross en BMX) en een WK BMX. In dit kader missen wij dan ook de inbreng die de overkoepelende sportbonden en of het NOC*NSF hadden kunnen geven over de waarde en de kansen die er voor zo'n uniek complex als het Eurocircuit in de komende jaren zijn.</p> <p>Van de in de conceptrapportage genoemde scenario's genieten er een tweetal om meerdere redenen onze voorkeur. Vanuit TWC de Kempen genieten scenario 2 "Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan" en scenario 5 "Het combinatiescenario" nadrukkelijk de voorkeur. Wij hebben ons hierin laten leiden door de op de pagina's 106 t/m 138 door de opstellers van de rapportage genoemde beoordeling van de diverse scenario's. Indien daarop prijs wordt gesteld, willen wij onze motivatie en gemaakte afweging graag nader duiden.</p>
<p>Bijlage</p>	
<p>Voeg hier uw eventuele bijlage toe</p>	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 12-05-2021 22:34:16

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	████████
Postcode	5551GH

E-mailadres	████████████████████
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Ik ben voor een mooi nieuw natuurgebied.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 12-05-2021 23:03:42

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Postcode	5551TG

E-mailadres	[REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	<p>Wat een verschrikking! In een tijd waarin stikstof een probleem geeft in de natuur en in een tijd waarin we naar minder uitstoot van verbrandingsmotoren moeten ivm het broeikaseffect gaan we bekijken of we een aantal mensen gaan faciliteren die beide problemen willen verergeren omdat ze graag met herrie-“sport” bezig zijn. Als je dit leest zou je niet denken dat we in een regio wonen waar slimme oplossingen voor allerlei problemen gezocht worden.</p> <p>Valkenswaard moet zijn natuur koesteren (het goud!) en daar past een herrie-“sport”- terrein of allerlei grootschalige recreatie niet bij.</p> <p>Overigens: zullen we het verder over gemotoriseerde activiteiten hebben en niet meer over sporten. Lijkt me duidelijker en een beter beeld van de werkelijkheid geven</p> <p>Het rapport als geheel.</p> <p>Het hele rapport creëert vooral dikke mist door zijn lijvigheid. Ik weet niet op wie de gemeente indruk wil maken met dit ding, maar uzelf een beetje beperken in de woordenbrij zou u niet misstaan. En het bijlageboek voorzien van bladzijdenummering zou het leven een stuk makkelijker maken. Of losse PDF's maken, dat zou ook al een hoop werk schelen.</p> <p>Mij is niet duidelijk geworden of de aangegeven omwonenden geen belanghebbenden zijn. Omwonend en bevooroordeeld kan heel goed samengaan. Geef dus van iedere omwonende duidelijk aan of hij/zij belang heeft of betrokken is bij 1 of meer verenigingen of activiteiten.</p> <p>De scenario's.</p> <p>1. Omvormen naar natuur: zou het beste zijn. Waarom er dan een MTB route of kleinschalige horeca moet komen is me niet duidelijk. Er zijn al veel en erg mooie MTB-routes in de directe omgeving. En horeca is er ook al genoeg. Hou het simpel zou ik zeggen en laat de (geen overlast gevende) sporten zoals de politiehonden, fietsers en gilde gewoon hun gang gaan. Dat er al veel natuur is in de omgeving is natuurlijk een onzin argument. Dat geldt ook voor herrie, kleinschalige horeca en leisure.</p> <p>2. Huidige feitelijk legaal gebruik</p>

<p>Mijn reactie op het conceptrapport is:</p>	<p>vastleggen in nieuw bestemmingsplan. Wat nu feitelijk legaal is is voor mij onduidelijk door het verslonzen van de bestemmingsplannen en het oogluikend toestaan van veel meer activiteiten. Laat in scenario 2 de gemotoriseerde activiteiten weg. Dan zou het wel kunnen. Op blz 68 gaat het nog over duidelijke handhaafbare voorwaarden en 2 bladzijdes verder stellen stakeholders voor om van 8 uur bruto 8 uur netto te maken. Ziet u de BOA al met een stopwatch in de hand staan? (Het is me overigens niet duidelijk waarom in plaatje 13.1 het gebied ineens veel groter is dan het al is.)</p> <p>3. De leisurezone: nooit doen. Het heeft niets met duurzaam te maken, het geeft nauwelijks fatsoenlijke werkgelegenheid (waar wel overal en altijd mee geschermd wordt bij dit soort rare plannen). Ik zou zeggen, het commentaar bij scenario 1 indachtig: er is al genoeg leisure in de omgeving.</p> <p>4. Veel gemotoriseerde activiteiten. Zeker niet doen. Als recreatie-gemeente in een slimme regio ga je een modderfiguur slaan. Mij lijkt dat de gemotoriseerde activiteiten het beste op de Tweede Maasvlakte kunnen. Daar zijn weinig mensen die last hebben van deze activiteiten. Denken dat communiceren met de omgeving de overlast oplost is natuurlijk flauwe kul.</p> <p>5. Combinatie. Duidelijk is dat er onder de stakeholders geen draagvlak is voor de uitbreiding van de gemotoriseerde activiteiten. Het omzetten van bruto naar netto is niet te handhaven, dus dat moet je niet doen. Andere activiteiten zullen een open karakter moeten hebben, een soort park waar je dingen kunt doen. Lijkt me niet realistisch. Ook niet leuk als je met je vrienden wilt gaan fietscrossen en enkele tientallen meters verder is er een herrie-activiteit gaande. Of moet iedereen op de hoogte zijn van de herrie-kalender? Hou je dus over 1, of 1 en 2, maar dan die laatste zonder de gemotoriseerde activiteiten.</p>
<p>Bijlage</p>	
<p>Voeg hier uw eventuele bijlage toe</p>	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 12-05-2021 23:09:10

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	██████████
Postcode	5551TG

E-mailadres	[REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	<p>Wat een verschrikking! In een tijd waarin stikstof een probleem geeft in de natuur en in een tijd waarin we naar minder uitstoot van verbrandingsmotoren moeten ivm het broeikaseffect gaan we bekijken of we een aantal mensen gaan faciliteren die beide problemen willen verergeren omdat ze graag met herrie-“sport” bezig zijn. Als je dit leest zou je niet denken dat we in een regio wonen waar slimme oplossingen voor allerlei problemen gezocht worden.</p> <p>Valkenswaard moet zijn natuur koesteren (het goud!) en daar past een herrie-“sport”- terrein of allerlei grootschalige recreatie niet bij.</p> <p>Overigens: zullen we het verder over gemotoriseerde activiteiten hebben en niet meer over sporten. Lijkt me duidelijker en een beter beeld van de werkelijkheid geven</p> <p>Het rapport als geheel.</p> <p>Het hele rapport creëert vooral dikke mist door zijn lijvigheid. Ik weet niet op wie de gemeente indruk wil maken met dit ding, maar uzelf een beetje beperken in de woordenbrij zou u niet misstaan. En het bijlageboek voorzien van bladzijdenummering zou het leven een stuk makkelijker maken. Of losse PDF's maken, dat zou ook al een hoop werk schelen.</p> <p>Mij is niet duidelijk geworden of de aangegeven omwonenden geen belanghebbenden zijn. Omwonend en bevooroordeeld kan heel goed samengaan. Geef dus van iedere omwonende duidelijk aan of hij/zij belang heeft of betrokken is bij 1 of meer verenigingen of activiteiten.</p> <p>De scenario's.</p> <p>1. Omvormen naar natuur: zou het beste zijn. Waarom er dan een MTB route of kleinschalige horeca moet komen is me niet duidelijk. Er zijn al veel en erg mooie MTB-routes in de directe omgeving. En horeca is er ook al genoeg. Hou het simpel zou ik zeggen en laat de (geen overlast gevende) sporten zoals de politiehonden, fietsers en gilde gewoon hun gang gaan. Dat er al veel natuur is in de omgeving is natuurlijk een onzin argument. Dat geldt ook voor herrie, kleinschalige horeca en leisure.</p> <p>2. Huidige feitelijk legaal gebruik</p>

<p>Mijn reactie op het conceptrapport is:</p>	<p>vastleggen in nieuw bestemmingsplan. Wat nu feitelijk legaal is is voor mij onduidelijk door het verslonzen van de bestemmingsplannen en het oogluikend toestaan van veel meer activiteiten. Laat in scenario 2 de gemotoriseerde activiteiten weg. Dan zou het wel kunnen. Op blz 68 gaat het nog over duidelijke handhaafbare voorwaarden en 2 bladzijdes verder stellen stakeholders voor om van 8 uur bruto 8 uur netto te maken. Ziet u de BOA al met een stopwatch in de hand staan? (Het is me overigens niet duidelijk waarom in plaatje 13.1 het gebied ineens veel groter is dan het al is.)</p> <p>3. De leisurezone: nooit doen. Het heeft niets met duurzaam te maken, het geeft nauwelijks fatsoenlijke werkgelegenheid (waar wel overal en altijd mee geschermd wordt bij dit soort rare plannen). Ik zou zeggen, het commentaar bij scenario 1 indachtig: er is al genoeg leisure in de omgeving.</p> <p>4. Veel gemotoriseerde activiteiten. Zeker niet doen. Als recreatie-gemeente in een slimme regio ga je een modderfiguur slaan. Mij lijkt dat de gemotoriseerde activiteiten het beste op de Tweede Maasvlakte kunnen. Daar zijn weinig mensen die last hebben van deze activiteiten. Denken dat communiceren met de omgeving de overlast oplost is natuurlijk flauwe kul.</p> <p>5. Combinatie. Duidelijk is dat er onder de stakeholders geen draagvlak is voor de uitbreiding van de gemotoriseerde activiteiten. Het omzetten van bruto naar netto is niet te handhaven, dus dat moet je niet doen. Andere activiteiten zullen een open karakter moeten hebben, een soort park waar je dingen kunt doen. Lijkt me niet realistisch. Ook niet leuk als je met je vrienden wilt gaan fietscrossen en enkele tientallen meters verder is er een herrie-activiteit gaande. Of moet iedereen op de hoogte zijn van de herrie-kalender? Hou je dus over 1, of 1 en 2, maar dan die laatste zonder de gemotoriseerde activiteiten.</p>
<p>Bijlage</p>	
<p>Voeg hier uw eventuele bijlage toe</p>	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 13-05-2021 10:46:20

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	██████
Tussenvoegsel(s)	██████
Achternaam	██████████
Postcode	5551TK

E-mailadres	[REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	<p>Aan projectteam toekomst eurocircuit, postbus10100 5550GA Valkenswaard</p> <p>betreft: reactie concept rapportage toekomst eurocircuit</p> <p>Geacht team,</p> <p>Middels dit schrijven wil ik een aantal punten onder uw aandacht brengen.</p> <p>Ten eerste wil ik ernstig bezwaar maken tegen het, mijns inziens, oncontroleerbaar en onwerkbaar idee van nettotijd voor crosslawaa. Ik kan mij diverse meetcriteria voortellen die leiden tot vrijwel onbeperkte crossactiviteit. Verder is mij geheel onduidelijk hoe het in het plan is gesteld met overige geluidsbronnen op het terrein. Ik vrees dat dit plan gaat leiden tot een voortdurende geluidsoverlast die dan nog opgeteld moet worden bij de reeds bestaande bronnen in de omgeving.</p> <p>Tevens wil ik als omwonende mijn grote zorg uitspreken ten aanzien van de verkeersbewegingen die dit plan tot gevolg zal hebben. Ik acht het niet wenselijk dat de victorierijk als oplossing voor dit probleem ingezet zou worden.</p> <p>Tot slot wil ik meer algemeen opmerken dat ik het teleurstellend vind dat de bij aanvang beloofde aanpak, die zou gaan leiden tot rust en duidelijkheid, nu blijkt de potentie van meer discussie en conflict in zich te dragen. De groeps gesprekken hebben mogelijk tal van ideeën naar boven gebracht, ze zijn echter niet gevoerd om concrete oplossingen te realiseren en er waren belangrijke partijen niet vertegenwoordigd. Alle ideeën in een scenario onderbrengen komt op mij dan ook vooral over als een 'kool en de geit' oplossing. Er lijkt consensus maar probleempunten worden gewoon doorgeschoven (zie bv nettotijd). Het scenario omvat tal van problemen en consequenties (bv. plangebied/haalbaarheid) waarbij ik mij ernstig afvraag of, op het moment van</p>

Mijn reactie op het conceptrapport is:	<p>discussie, de aanwezigen hiervan op de hoogte waren en of deze voldoende besproken zijn, dit mede vanwege een wederkerige drang om emotie rond gevoelige punten te beperken. De snelheid waarmee dit scenario 5 is geïntroduceerd heeft me dan ook verbaast. Dit alles geeft tevens voeding aan het gevoel van sturing vanuit en verborgen agenda's bij de gemeente, iets waarvan ik de hoop had dat het voorkomen zou kunnen worden juist vanwege de gevoeligheid van het dossier eurocircuit.</p> <p>Hoogachtend,</p> <p>██████████</p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 13-05-2021 12:40:29

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	████████
Postcode	5554JE

E-mailadres	c [REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Op het eerste oog een erg gedegen en uitgebreide rapportage waarbij ruim voldoende aandacht is geschonken aan de verschillende stakeholders. Mooi dat er door de dialoog nieuwe inzichten ontstaan in de vorm van een combinatie scenario en de wil om met elkaar samen te werken. Op basis van de wegging zou de omvorming naar Leisure zone logisch zijn. Ik zelf neig echter naar het combinatie scenario vanwege; gedragenheid en behoud van verenigingen, het beperken van de afhankelijkheid van een eventuele derde partij en het grote mogelijke diversiteit.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 13-05-2021 17:06:12

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	████████
Achternaam	████████
Postcode	5552GV

E-mailadres	[REDACTED]
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	<p>Uw uitgangspunt is fout. Het huidige gebruik van het terrein wordt door u als uitgangspunt genomen. Het terrein moet opnieuw ingevuld worden en moet passen bij de huidige tijd.</p> <p>Ik citeer uit uw rapport: "Het Eurocircuitterrein is in potentie een uiterst geschikte locatie voor de leisurezone. Qua oppervlakte is het omvangrijk genoeg, het is duidelijk afgebakend en geografisch gunstig gelegen. Bovendien biedt de locatie volop mogelijkheden om de doelstellingen die in het beleid zijn omschreven te realiseren." Valkenswaard heeft nodig: Een station voor Openbaar elektrisch Vervoer met de daarbij behorende voorzieningen. De locatie hiervoor is perfect. Hierbij is het zeer belangrijk dat zorggedragen wordt voor de natuurgebieden rondom Valkenswaard.</p>
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

Valkenswaard

Reactie op conceptrapport toekomst eurocircuit terrein

Datum 13-05-2021 17:37:17

Privacy	
	<p>Voor het leveren van haar producten of diensten heeft de gemeente Valkenswaard een aantal (persoons) gegevens nodig. Deze persoonsgegevens krijgen we via dit (web)formulier. Wij vinden het belangrijk dat wij op een veilige en vertrouwelijke manier met uw persoonsgegevens om gaan. Wij verwerken uw gegevens uitsluitend voor het doel waarvoor u ze aan ons verstrekt.</p> <p>Door het verzenden van dit webformulier geeft u de gemeente Valkenswaard, voor zover er geen sprake is van een wettelijke grondslag, toestemming voor het verwerken van uw persoonsgegevens. Meer informatie over privacy vindt u op onze website.</p>
Toelichting	
	<p>Via dit formulier kunt u de gemeente laten weten wat u van het rapport vindt en welke toekomst u wenst voor het Eurocircuit terrein. Heeft u een opmerking of zorg? Wilt u laten weten wat u belangrijk vindt? Zet het in dit formulier. Bedankt! Alle ingevulde formulieren worden toegevoegd als bijlage aan het definitieve rapport. In juli 2021 neemt de gemeenteraad het besluit over de toekomst van het terrein.</p>
Uw gegevens	
Voornaam	████████
Tussenvoegsel(s)	
Achternaam	████████
Postcode	5554SX

E-mailadres	████████████████████
Uw reactie	
Mijn reactie op het conceptrapport is:	Ik wens dat alle verenigingen die nu gebruik maken van het terrein gelegaliseerd van het terrein gebruik mogen blijven maken. Verder de gemotoriseerde/herrie makende sporten limiteren, een paar keer per jaar, daar afspraken over maken, rekening houden met bewoners. Verder het terrein teruggeven aan de natuur en geen recreatie ontwikkelen.
Bijlage	
Voeg hier uw eventuele bijlage toe	

[REDACTED]

Van: [REDACTED] TWC de Kempen [REDACTED]

Verzonden: donderdag 20 mei 2021 14:46

Aan: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Onderwerp: Toekomstige ontwikkeling Eurocircuit

Aan de leden van de Raad van de gemeente Valkenswaard,
Postbus 10100,
5550 GA Valkenswaard.
Valkenswaard, 19 mei 2021

Op 30 april j.l. is de Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit met de daarbij behorende bijlagen online geplaatst. Wij zijn in de gelegenheid gesteld om tot uiterlijk 13 mei onze mening over de toekomstvisie kenbaar te maken. Inmiddels hebben wij dat ook gedaan en in de bijlage vindt u de inhoud van onze reactie. Ten behoeve van de meningsvorming door uw raad over de gewenste toekomstige ontwikkeling van het Eurocircuit zenden wij u hierbij nu reeds onze visie toe. Wij vertrouwen er op dat door de gemeenteraad van Valkenswaard op 15 juli a.s. ook daadwerkelijk een besluit genomen gaat worden over de spoedige opstelling van het nieuwe bestemmingsplan Eurocircuit. Een verdere vertraging in de totstandkoming van het bestemmingsplan brengt de continuïteit van alle op het Eurocircuit gevestigde verenigingen ernstig in gevaar.

Namens het bestuur van TWC de Kempen [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]



Aan de leden van de Raad
van de gemeente Valkenswaard,
Postbus 10100,
5550 GA Valkenswaard.

Valkenswaard, 19 mei 2021

Op 30 april j.l. is de Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit met de daarbij behorende bijlagen online geplaatst. Wij zijn in de gelegenheid gesteld om tot uiterlijk 13 mei onze mening over de toekomstvisie kenbaar te maken. Inmiddels hebben wij dat ook gedaan en onderstaand vindt u de inhoud van onze reactie. Ten behoeve van de meningsvorming door uw raad over de gewenste toekomstige ontwikkeling van het Eurocircuit zenden wij u hierbij nu reeds onze visie toe. Wij vertrouwen er op dat door de gemeenteraad van Valkenswaard op 15 juli a.s. ook daadwerkelijk een besluit genomen gaat worden over de spoedige opstelling van het nieuwe bestemmingsplan Eurocircuit. Een verdere vertraging in de totstandkoming van het bestemmingsplan brengt de continuïteit van alle op het Eurocircuit gevestigde verenigingen ernstig in gevaar.

Reactie van wielervereniging TWC de Kempen op het Conceptrapport Toekomst Eurocircuit terrein.

Complimenten aan de opstellers van deze rapportage. De rapportage is erg uitgebreid met alle toelichting, die heel nuttig is. Volledigheid en in het bijzonder uitgebreidheid vallen positief op. Voor een leek zijn sommige bijlagen moeilijk te beoordelen.

Wij hopen dat de beslissende instanties zoals o.a. de leden van de gemeenteraad zich ook uitvoerig hebben verdiept in de voor ons als vereniging(en) zo belangrijke materie. Wij kijken dan ook uit naar een samenkomst met de vertegenwoordigers van de gemeentelijke overheid en stakeholders, om ons standpunt inhoudelijk verder te kunnen toelichten.

Het vervolg van het proces "Omgeving Eurocircuit" zal ongetwijfeld nog enige tijd vergen. Het niet willen meewerken van belanghebbenden zoals Plec of Groen en Heem zal, zo vrezen wij, vertragend gaan werken in de zo noodzakelijke voortgang van het proces. Wij hebben grote zorgen om de medegebruikers van het Eurocircuit zoals Rallycross en MTV. Verdere vertraging kan voor hen een ramp worden. Het kan en mag niet de bedoeling zijn dat het niet meewerken van genoemde belanghebbenden, Plec of Groen en Heem, de uitstekende en prettige samenwerking van de op het Eurocircuit gevestigde verenigingen zal ontkrachten. Voor ons is het dan ook onbegrijpelijk dat Groen en Heem en Plec geen deel uit willen maken van de beoogde samenwerking van alle belanghebbenden. Het democratische proces dat aan de visieontwikkeling van het Eurocircuit ten grondslag ligt, wordt door deze partijen ernstig ondermijnd. Het niet willen of kunnen geven van de reden waarom deze partijen geen goedkeuring willen verlenen aan bijvoorbeeld het gespreksverslag zoals genoemd op pagina 21 van de rapportage getuigt ons inziens van een weinig coöperatieve instelling c.q. houding om samen met alle partijen te komen tot een voor Valkenswaard en zijn inwoners waardevol Eurocircuit. Om het eenmaal ingenomen standpunt dat men tegenstander is van de herriesport en/of daarvoor geen draagvlak onder deze lieden heeft gekregen, zou toch niet de argumentatie mogen zijn om buitengewoon rigide niet aan gesprekken of gezamenlijke bijeenkomsten deel te nemen.



TWC De Kempen

Sinds 1947

De maatschappelijke, sociale en sportieve meerwaarde van een zich ontwikkelend Eurocircuit wordt daardoor ontkend. Groen en Heem en de vertegenwoordigers van Plec plaatsen zichzelf daarmee buiten het speelveld om samen met de verenigingen op het Eurocircuit tot een toekomst bestendig nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit te komen. Helaas geven deze partijen bij herhaling niet thuis en wensen niet met andere partijen in gesprek te gaan.

Zoals in de "Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit" terecht wordt erkend, is het Eurocircuit meer dan alleen een terrein voor "herriesport". In het plangebied vinden óók verenigingsactiviteiten van TWC de Kempen, BMX Lion D'Or, de Politiehondenvereniging de Verdediger en de schutterij van het Martinus Gilde plaats. Grote evenementen van nationale en internationale omvang en allure; denk aan de NK's wielrennen (cyclocross en BMX) en een WK BMX. In dit kader missen wij dan ook de inbreng die de overkoepelende sportbonden en of het NOC*NSF hadden kunnen geven over de waarde en de kansen die er voor zo'n uniek complex als het Eurocircuit in de komende jaren zijn.

Van de in de conceptrapportage genoemde scenario's genieten er een tweetal om meerdere redenen onze voorkeur. Vanuit TWC de Kempen genieten scenario 2 "Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan" en scenario 5 "Het combinatiescenario" nadrukkelijk de voorkeur. Wij hebben ons hierin laten leiden door de op de pagina's 106 t/m 138 door de opstellers van de rapportage genoemde beoordeling van de diverse scenario's. Indien daarop prijs wordt gesteld, willen wij onze motivatie en gemaakte afweging graag nader duiden.

Namens het bestuur van TWC de Kempen,

www.twc-dekempen.nl

**DE BRUYN
METAAL**
DE MENTALITEIT DIE JE ZOEKT.



METALLICS
BEHICLOS-BLAS & MANDAFWERKING





Bijlage 15

Nota van reacties op Concept- rapportage Toekomst Eurocircuit

Nota van reacties

Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit versie 30 april 2021

01-06-2021

Datum en tijdstip	Indiener	Opmerking nr.	Letterlijke reactie	Beantwoording
10-05-2021 09:03 uur	1 (PLEC)	1	Er is sprake van een ondemocratisch en niet-transparant proces. Op geen enkele manier doet het gevolgde proces recht aan de belangen van aangeslotenen bij het Platform Leefomgeving Eurocircuit maar ook niet aan die van vele overige inwoners binnen de gemeente Valkenswaard en van omliggende gemeenten. De bewoners van de woonwijk Lage Heide worden door u (juridisch) zelfs als niet belanghebbend beschouwd.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de Conceptrapportage. Alle direct aangrenzende partijen zijn in de mogelijkheid gesteld met ons in gesprek te gaan voor de eerste gespreksronde. Die partijen zijn samen met verenigingen en eerder betrokken partijen door ons als stakeholder aangemerkt. Deze stakeholders zijn in gelegenheid gesteld deel te nemen aan de gezamenlijke bijeenkomsten om samen aan de scenario's te werken. PLEC heeft er expliciet voor gekozen niet deel te nemen. Wij blijven PLEC echter zien als stakeholder, zo ook in de eerste gespreksronde gesproken aangesloten partijen. PLEC heeft ook de gelegenheid voor feedback dus de gemeenteraadsleden hebben de mogelijkheid kennis te nemen van de standpunten van PLEC. Tezamen met de enquête onder 3000 mensen én de mogelijkheid voor het geven van feedback door iedereen die dat wil is juist sprake van een democratisch proces. Ook de bewoners van woonwijk Lage Heide hebben gebruik kunnen maken van de mogelijkheid om een enquête in te vullen, en om te reageren op de conceptrapportage. In de rapportage van de enquête is specifiek aandacht voor de resultaten van respondenten uit Lage Heide.
	1 (PLEC)	2	Draagvlak herriesporten: u stelt ten onrechte dat het platform heeft aangegeven geen draagvlak te zien en daarmee "tegenstander" zou zijn van herriesporten. Expliciet is door het Platform aangegeven dat activiteiten zoals die passen bij "de geest" van de milieuvergunningen van 1993 bespreekbaar zijn.	Wij verwijzen hierbij naar het verslag van de bespreking van 10 februari 2021 welke ook als bijlage is toegevoegd in DEEL V van de rapportage en door beide partijen is vastgesteld. PLEC heeft tijdens het overleg aangegeven geen ruimte te zien voor herriesport. Eerder gaf u aan dat in de geest van de milieuvergunningen activiteiten bespreekbaar zijn. Dit standpunt wijzigde echter - expliciet - tijdens het overleg op 10 februari waarvan verslag is gemaakt. Dit verslag is eerder door PLEC vastgesteld. Nu lijkt u uw standpunt wederom aan te passen, wij zijn hierover met u in contact getreden.
	1 (PLEC)	3	Onduidelijke vaststelling plangebied Toekomst Eurocircuit: in totaal wordt 21 ha uit het bestemmingsplan Buitengebied overgeheveld naar het bestemmingsplan Eurocircuit. Redenen/argumenten daarvoor worden in het conceptrapport niet genoemd.	Het plangebied is het gebied zoals dat ook bij het ontwerpbestemmingsplan in 2018 van toepassing was. Dit is nader toegelicht in DEEL I van de rapportage.
	1 (PLEC)	4	Onjuiste en onvolledige informatie: de beschrijving van combinatiescenario 5 geeft onjuiste, misleidende en onvolledige informatie en biedt geen enkele waarborg dat rekening gehouden wordt met de belangen van inwoners uit de directe leefomgeving van het Eurocircuit. Het scenario betekent een zeer aanzienlijke uitbreiding van lawaai-activiteiten waarbij het aspect adequate handhaving verder volledig wordt genegeerd.	Het combinatiescenario is tot stand gekomen tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten. Dit scenario is getoetst op quickscan niveau, ook waar het gaat om geluid. Zoals te lezen in de beoordeling (DEEL 4 van de rapportage) is ook het combinatiescenario beoordeeld op de negen beoordelingscriteria. Bovendien kan het met de toevoeging van geluidswallen het geluidsniveau op de gevels van woningen worden verlaagd. Voor wat betreft de gemaakte opmerking ten aanzien van adequate handhaving, dat geldt voor elk uit te werken scenario en staat of valt met de op te stellen regels en voorwaarden zoals die

				neergelegd moeten worden in het nog uit te werken bestemmingsplan en waar nodig in de te verlenen vergunning(en).
	1 (PLEC)	5	Vernietiging Natuur Netwerk Brabant (NNB): het plangebied brengt vernietiging met zich mee van meer dan 13 ha natuur behorende bij Natuur Netwerk Brabant.	Zie voor het plangebied DEEL 1 van de rapportage, paragraaf 2.1. Het plangebied van de scenario's in de rapportage brengt geen vernietiging van NNB met zich mee. In DEEL 3 van de rapportage wordt dit verduidelijkt middels de definitie van de scenario's. Bij scenario 1 vindt er uitbreiding van natuur plaats. Bij scenario 2, 3 & 4 wijzigt er niets van NNB. Bij scenario 5 is er sprake van behoud en versterking van groen.
	1 (PLEC)	6	Juridische haalbaarheid: de plannen zijn, naar onze mening, rekening houdend met en op basis van ervaringen uit tal van gevoerde procedures, in strijd met wet- en regelgeving en juridisch onhaalbaar.	Er is met stakeholders samengewerkt aan een nieuw kader dat als basis dient voor een nieuw bestemmingsplan. Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zijn de scenario's juridisch haalbaar.
	1 (PLEC)	7	Financiële consequenties: de rapportage verzijgt de financiële consequenties voorkomend uit de keuze van de scenario's met betrekking tot o.a. planschadeclaims en WOZ-bezwaren. De verwachting is tevens dat het bestemmingsplan en de daaropvolgende milieuvergunningen onderwerp zullen vormen van, opnieuw, eindeloze juridische procedures.	Er is op quickscan niveau onderzoek gedaan naar de financiële effecten, zie hiervoor het deel 4 beoordeling. In de kosten van het bestemmingsplan is ook rekening gehouden met genoemde kosten.
	1 (PLEC)	8	We verzoeken u deze inspraakreactie integraal op te nemen in de eindrapportage welke, ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.	Zoals beschreven in de conceptrapportage worden alle inspraakreacties toegevoegd aan het bijlagenboek van de definitieve rapportage (DEEL V).
	1 (PLEC)	9	Het na september 2020 uitblijven van verder overleg staat in schril contrast met de intensieve wijze waarop de motorsportvereniging en de rallysportvereniging bij het overleg zijn betrokken. Verenigingen hebben uitgebreid hun meningen, wensen en voorkeuren kenbaar kunnen maken, daarbij geleid en ondersteund door onderzoeksbureau Peutz. Het onderzoeksbureau Peutz werd ingehuurd door de gemeente Valkenswaard terwijl men wist dat dat bureau ook adviseert in opdracht van de rallysportvereniging. De rallysportvereniging moest zelfs instemmen met de inhuur door de gemeente. Het gehele proces wordt gekenmerkt door het regelmatig bijsturen en aanpassen op basis van door de verenigingen en Peutz gemaakte opmerkingen.	Bureau Peutz is ingeschakeld vanwege haar specialisme op het gebied van motocross en rallysport. Peutz is een gerenommeerd adviesbureau. De gemeente Valkenswaard is opdrachtgever van Peutz, dat staat los van het feit dat Peutz in het verleden ooit NRV heeft geadviseerd. Het overleg tussen verenigingen en Peutz is in opdracht van de gemeente gevoerd. Dit was nodig om de activiteitsniveaus helder te krijgen. Er is geen sprake van bijstelling. Wel is berekend wat er noodzakelijk is om de stikstofdepositie niet groter dan de referentiesituatie te laten zijn.
	1 (PLEC)	10	De conclusies uit de rapportage van Bureau Peutz wekken de indruk dat noch stikstof, noch geluid, noch luchtkwaliteit een probleem zijn. De vraag rijst dan ook of en in hoeverre geluisterd is naar de meningen van de groeperingen die vele honderden omwonenden vertegenwoordigen. Herhaaldelijk is melding gemaakt van de ervaren stank- en geluidsoverlast van de lawaaisporten op het Eurocircuit.	Voor stikstof, geluid en luchtkwaliteit is op quickscan niveau door Peutz elk scenario, feitelijk en juridisch beoordeeld. De resultaten daarvan zijn per scenario omschreven in DEEL IV van de rapportage, in het hoofdstuk Omgevingseffecten. De volledige rapportage van Peutz is opgenomen in het bijlagenboek DEEL V. In DEEL II van de rapportage is het gevoerde proces en de wijze waarop stakeholders zijn betrokken inzichtelijk gemaakt.

1 (PLEC)	11	<p>In e-mails wordt melding gemaakt van het niet als belanghebbend beschouwen van de bewoners van de woonwijk Lage Heide vanwege het feit dat de woonhuizen niet gelegen zijn binnen de geluidscontour. Daarbij wordt voor het gemak voorbij gegaan aan de vele jurisprudentie waarin de belanghebbendheid van omwonenden van crosscircuits zich over vele kilometers uitstrekt.</p>	<p>Alle direct aangrenzende partijen zijn in de mogelijkheid gesteld met ons in gesprek te gaan voor de eerste gespreksronde. Die partijen zijn samen met verenigingen en eerder betrokken partijen door ons als stakeholder aangemerkt. Deze stakeholders zijn in gelegenheid gesteld deel te nemen aan de gezamenlijke bijeenkomsten om samen aan de scenario's te werken. PLEC heeft er expliciet voor gekozen niet deel te nemen. Wij blijven PLEC echter zien als stakeholder, zo ook de aangesloten partijen. PLEC heeft ook de gelegenheid voor feedback dus de gemeenteraadsleden hebben de mogelijkheid kennis te nemen van de standpunten van PLEC. Tezamen met de enquête onder 3000 mensen én de mogelijkheid voor het geven van feedback door iedereen die dat wil is juist sprake van een democratisch proces. Ook de bewoners van woonwijk Lage Heide hebben gebruik kunnen maken van de mogelijkheid om een enquête in te vullen, en om te reageren op de conceptrapportage. In de rapportage van de enquête is specifiek aandacht voor de resultaten van respondenten uit Lage Heide.</p>
1 (PLEC)	12	<p>Conclusie: de belangen van vele honderden belanghebbende omwonenden en het streven naar een aanvaardbaar woon-en leefklimaat zijn in het proces genegeerd. Het niet deelnemen aan twee brainstormsessies (gericht op het bereiken van een geforceerde "verbinding" tussen partijen) wordt als doorslaggevende reden gebruikt om de belangen verder maar te negeren en om de volstrekt heldere schriftelijk vastgelegde visies en uitgangspunten niet mee te hoeven wegen. Zoals u kunt nagaan aan de hand van de gespreksverslagen hebben de twee digitale sessies, inhoudelijk, wat visies en standpunten betreft, niets nieuws opgeleverd.</p>	<p>Het proces is uitvoering omschreven in DEEL II van de rapportage. De stelling dat wij uw belangen negeren kunnen wij derhalve niet plaatsen. Alle partijen hebben de mogelijkheid gekregen om deel te nemen en u heeft er expliciet voor gekozen om niet deel te nemen. Uit de gezamenlijke bijeenkomsten zijn wel degelijk nieuwe visies en standpunten ontstaan en zijn partijen nader tot elkaar gekomen. Dit heeft geleid tot een 5^e scenario, het combinatiescenario.</p>
1 (PLEC)	13	<p>In het conceptrapport vermeldt u een passage dat het Platform aangegeven heeft geen draagvlak te zien voor herriesporten. U verzuimt echter de context te vermelden. Expliciet is door het Platform aangegeven dat activiteiten zoals die passen bij "de geest" van de milieuvergunningen van 1993 bespreekbaar zijn en verder is verwezen naar de gespreksverslagen van augustus/september 2020 waarin visies en standpunten te lezen zijn.</p>	<p>Wij verwijzen hierbij naar het verslag van de bespreking van 10 februari 2021 welke ook als bijlage is toegevoegd in DEEL V van de rapportage en door beide partijen is vastgesteld. PLEC heeft tijdens het overleg aangegeven geen ruimte te zien voor herriesport. Eerder gaf u aan dat in de geest van de milieuvergunningen activiteiten bespreekbaar zijn. Dit standpunt wijzigde echter - expliciet - tijdens het overleg op 10 februari waarvan verslag is gemaakt. Dit verslag is eerder door PLEC vastgesteld. Nu lijkt u uw standpunt wederom aan te passen, wij zijn hierover met u in contact getreden.</p>
1 (PLEC)	14	<p>In het conceptrapport benadrukt u op vele plaatsen dat er sprake is van een zorgvuldig, en onafhankelijk en onpartijdig participatieproces met stakeholders dat heeft geleid tot combinatiescenario 5. Wij delen deze mening in het geheel niet.</p>	<p>In DEEL II van de rapportage is het proces uitgebreid omschreven. Er is een onafhankelijk proces doorlopen. Het combinatiescenario is door deelnemende stakeholders ontstaan.</p>
1 (PLEC)	15	<p>De indruk ontstaat dat de stem van omwonenden is gehoord en dat er consensus bestaat omtrent combinatiescenario 5. De "stem van omwonenden" wordt slechts gevormd door 4 deelnemers aan de digitale sessies. Een deelnemer was daarbij alleen tijdens de eerste bijeenkomst aanwezig en heeft onlangs schriftelijk aan het Platform aangegeven zich niet te kunnen vinden in scenario 5. Een omwonende deelnemer maakt tevens deel uit van het bestuur van de rallysportvereniging. Een andere omwonende deelnemer heeft "coöperatief" deelgenomen na, zo staat in e-mails te</p>	<p>Hier wordt de suggestie gewekt dat er medewerking zou worden verleend aan bouwplannen in strijd met het bestemmingsplan. Dat is volstrekt niet waar en een verdraaiing van de feiten. De reden dat is opgeschaald naar een hoger niveau is omdat deze omwonende niet werd teruggebeld door een medewerker van de gemeente nadat deze omwonende hier meerdere malen om had verzocht. Het ging in deze alleen om een terugbelactie of reactie van een ambtenaar te bewerkstelligen. De betrokken persoon is teruggebeld waarbij de betreffende (on)mogelijkheden zijn besproken zoals die voor eenieder gelden. De</p>

			lezen, welwillende bewuste opschaling door projectmanager naar een hoger niveau binnen de gemeente. De opschaling ging vergezeld van het verzoek om een "coöperatieve collega", contact te laten opnemen om samen mogelijkheden te onderzoeken, in het kader van een gewenste vergunning voor verbouwingen aan het woonhuis, welke in strijd zijn met het geldende bestemmingsplan.	opmerking dient gemaakt te worden dat er niet enkel per mail wordt gecommuniceerd maar ook wordt er vaak n.a.v. een mail, telefonisch overleg gevoerd. De inhoud van die gesprekken zijn niet bekend bij PLEC waardoor PLEC niet over alle inhoudelijke informatie beschikt. Daarbij bevatten de door Groen en Heem opgevraagde mailwisselingen ideeën en persoonlijke overwegingen wat niet wil zeggen dat die altijd juist zijn en/of de gekozen lijn bevatten. Doordat PLEC niet over alle informatie beschikt omdat niet alle informatie wordt gedocumenteerd (en daarmee niet middels een WOB-verzoek is vrij te geven) dient ze op te passen met het verkondigen van halve waarheden en het trekken van conclusies op basis van onvolledige informatie of informatie die niet in de juiste context is gelezen.
	1 (PLEC)	16	De representativiteit is dan ook ver te zoeken. Een democratische rechtvaardiging om de meningen/visies en uitgangspunten van de honderden aangesloten omwonenden van het Platform (vanwege het niet deelnemen aan 2 digitale sessies) verder niet te betrekken ontbreekt dan ook volledig. Het is volstrekt onduidelijk of en in hoeverre de inhoud van de gespreksverslagen van de Platform-groeperingen betrokken zijn bij het proces. De indruk bestaat dat deze op geen enkele manier verder zijn meegenomen, afgezien van formele opname in het Bijlagenboek.	In DEEL II van de rapportage is het gevolgde proces uitgebreid omschreven. De gespreksverslagen zijn toegevoegd in DEEL V. Op deze wijze kan de gemeenteraad de mening/visie van stakeholders betrekken in haar meningsvorming en op basis daarvan een weloverwogen besluit nemen. De representativiteit van de enquête wordt toegelicht in de rapportage.
	1 (PLEC)	17	Het was de intentie van de gemeente om tot een gedragen bestemmingsplan te kunnen komen. Helaas concludeert het Platform dat in deze opzet niet is geslaagd. De verwachting is dat het bestemmingsplan en de daaropvolgende milieuvergunningen onderwerp zullen vormen van, opnieuw, eindeloze juridische procedures. Het gevolgde proces heeft in het geheel niet tot vermindering van polarisatie geleid, integendeel.	De intentie cq. de doelstelling van dit project is niet om te komen tot een gedragen bestemmingsplan, dat is de volgende stap, de intentie is om te komen tot een gedragen scenario welke daarna richting geeft aan het opstellen van een bestemmingsplan. Zowel in de rapportage als in de verschillende gesprekken en bijeenkomsten is deze intentie toegelicht.
	1 (PLEC)	18	De wijze waarop het overlegproces voor de toekomst van het Eurocircuit is verlopen, de totstandkoming van het combinatiescenario 5, alsmede, met name, de juridische en financiële onderbouwingen daarvan, wekken niet de indruk van een zorgvuldig, transparant en deugdelijk verlopen proces.	In het DEEL II van het rapport is het proces omschreven, in DEEL III zijn de scenario's omschreven met de input van stakeholders. In DEEL IV zijn de scenario's beoordeeld, door interne of externe specialisten. Daarvan deel uit makende zijn ook juridische en financiële onderbouwingen.
	1 (PLEC)	19	In totaal wordt 21 ha uit het bestemmingsplan Buitengebied (onherroepelijk 20 mei 2015) overgeheveld naar het bestemmingsplan Eurocircuit. Redenen/argumenten daarvoor worden in het conceptrapport niet genoemd. Niet in de tekst en niet in de verbeeldingen. (Aanvullende detail opmerkingen zijn terug te vinden in het bijlagenboek deel 5).	In DEEL I, paragraaf 2.1 van de rapportage is de geografische afbakening omschreven. Zie voor verdere toelichting het antwoord 3.
	1 (PLEC)	20	Gesuggereerd wordt, ten onrechte, dat het combinatiescenario 5 tot stand is gekomen tijdens de twee digitale brainstormsessies. Uit e-mails blijkt dat op 12 augustus 2020, na slechts vier gesprekken met stakeholders, door de projectmanager al gesproken wordt over de vermeende wenselijkheid van een combinatiescenario. Des te opmerkelijker aangezien er op die datum met nog geen enkele vertegenwoordiging van omwonenden was gesproken.	In de gesprekken met alle partijen is steeds aangegeven dat er naast de 4 scenario's een combinatie scenario zou kunnen ontstaan als stakeholders dat gezamenlijk overeenkomen. Daarop is niet gestuurd door het projectteam.

1 (PLEC)	21	De definitie behorende bij scenario 2 is onjuist. Bepalend voor het huidig legaal gebruik zijn de activiteiten welke toelaatbaar zijn op basis van de milieuvergunningen en het bestemmingsplan. Wat toegestaan is vanuit de milieuvergunning hoeft nog niet legaal te zijn volgens bestemmingsplan en omgekeerd. In de definitie "de huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik" wordt voorbijgegaan aan bovenstaand onderscheid. De lezer wordt op het verkeerde been gezet. Met name wordt een onjuist beeld gegeven van de legale planologisch toegestane activiteiten. In hoeverre de definitie kan worden ontleend aan de juridische analyse van de landsadvocaat Pels Rijcken van 17 april 2020 is niet duidelijk. Naar onze mening biedt de analyse geen aanknopingspunten voor de door u gehanteerde definitie.	In het scenario is duidelijk aangegeven welk gebruik wel en niet legaal is. Gedurende het proces bleek wanneer de feitelijke legale situatie zou worden vastgelegd in een bestemmingsplan, er een bestemmingsplan zou ontstaan dat voor 3 van de 5 verenigingen onbruikbaar zou zijn. Dit is duidelijk in de definitie van het scenario aangegeven, en naar onze mening wordt er dan ook niemand op het verkeerde been gezet.
1 (PLEC)	22	Gesteld wordt dat een uitbreiding van de 8 uren niet wordt gedragen en ook niet nodig is volgens de twee gemotoriseerde verenigingen. Hoogst misleidend aangezien een openstelling van 8 uur in het scenario 5 wordt gewijzigd naar 8 uur "netto" crosstijd, met een aanzienlijke toename in crossuren en daarmee in overlast, tot gevolg. Met geen woord rept u hierover.	In scenario 5 is (net als in scenario 2) uitgegaan van de vigerende omgevingsvergunningen van respectievelijk het rallycross- en motocrosscircuit (uit 1993). Volgens deze vergunningen is een openstellingsduur van minder dan 8 uur per week toegestaan, met uitzondering van drie (wedstrijd)weekenden op jaarbasis. Deze grens van 8 uur sluit aan bij de wet- en regelgeving: in het Besluit omgevingsrecht (BOR), bijlage 1 (categorie 19) is o.a. vermeld: "...terreinen, geen openbare weg zijnde, die bestemd of ingericht zijn voor het in wedstrijdverband, ter voorbereiding op wedstrijden of voor recreatieve doeleinden rijden met gemotoriseerde voertuigen voorzien van verbrandingsmotoren, en die daartoe acht uren of meer opengesteld zijn". Het gaat dus om de openstellingsduur ten behoeve van het rijden op het circuit met verbrandingsmotoren; als de terreinen zijn opengesteld voor bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden, vergaderingen of rijden met voertuigen zonder verbrandingsmotor, hoeven deze niet te worden meegeteld bij de openstellingsuren en de toets aan de 8-uurs grens.
1 (PLEC)	23	Combinatiescenario 5 betekent in de praktijk, zoals ook blijkt uit de rapportages van Peutz, het ontstaan van een juridisch grote lawaaimaker, een gecombineerd autorally- en motocrosscircuit, dat onbeperkte mogelijkheden kan bieden voor volledige openstelling. Een crosstijd van 8 uur netto betekent vele weekdagen en vele weekenden waarin omwonenden geconfronteerd worden met lawaaisport, ofwel in de vorm van crossen voor trainingen en wedstrijden, ofwel in de vorm van (afgeleide) crossactiviteiten bij opleidingsdagen, demodagen, testdagen, etc.	Combinatiescenario 5 gaat uit van activiteiten op de beide circuits die in overeenstemming zijn met de huidige vergunningen, in combinatie met het wettelijk toegestane gebruik op de overige inrichtingen, aangevuld met leisure-activiteiten. Voor elk van de circuits betekent dit een openstellingsduur van minder dan 8 uur per week voor rijden met voertuigen met verbrandingsmotoren, in combinatie met 3 weekenden met een ruimere openstellingsduur. Hierbij is er dus voor gekozen om geen "grote lawaaimaker" te laten ontstaan middels een geluidzone rond één van de (of beide) circuits. In dat geval is er namelijk geen enkele beperking aan de openstellingsduur van de circuits en zouden ze elke dag onbeperkt open kunnen zijn.
1 (PLEC)	24	Door uit te gaan van 8 uur "netto" wordt het mogelijk dat nagenoeg alle weekenden per jaar, van vrijdag tot en met zondag, crossactiviteiten kunnen plaatsvinden door zowel de motorcross als de rallycross afzonderlijk, alsmede gelijktijdig. Een onacceptabele toename van overlast voor de vele omwonenden	In aanvulling op het voorgaande antwoord (nr. 23), als wordt gekeken naar het door de circuits aangegeven gebruik (tabellen 4.1 en 4.2 uit de Quicksan), dan komt dit voor de luidruchtige weekendwedstrijden neer op: NRV: 3 wedstrijdweekenden + 6 (weekend)dagen NK-wedstrijden + 6 (weekend)dagen Clubkampioenschappen MVV: 3 wedstrijdweekenden + 2 ééndaagse weekendwedstrijden (DMX, enduro) en een ééndaagse jeugdwedstrijd. In totaal dus 6 weekenden met op beide dagen wedstrijden

				en nog eens 15 weekenden met een ééndaagse wedstrijd, dus nog 31 weekenden zonder wedstrijden. De ééndaagse wedstrijden zouden evt. kunnen worden gecombineerd, zodat er meer "stille weekenden" overblijven. Hierover kunnen tussen diverse belanghebbenden afspraken worden gemaakt bij de uitwerking van het bestemmingsplan en de te verlenen vergunningen.
	1 (PLEC)	25	De motorcross wenst 8 weekenden extra voor wedstrijden met 4x4-terreinwagens en testdagen voor Dakar-vrachtwagens. Dit houdt tevens in dat het motorcrosscircuit een forse uitbreiding ondergaat doordat er voortaan ook met andere typen voertuigen, zoals Dakar-vrachtwagens en andersoortige typen wagens over de motorcrossbaan mag worden gereden. De huidige vigerende milieuvergunning staat dat niet toe	Aangesloten is op het juridisch document van Pels Rijcken zoals ook opgenomen in DEEL V van de rapportage. Hierin is vermeld dat de commerciële activiteiten (zoals off-road cursussen) weliswaar niet zijn vergund, maar dat deze activiteiten zouden kunnen worden toegestaan indien in overeenstemming met de vergunning wordt gehandeld. Overigens geldt dat indien er een dergelijke dag wordt georganiseerd, er dan in deze week nog steeds dient te worden voldaan aan het "8-uurs criterium". M.a.w. in de praktijk zullen in deze week geen motocrosstrainingen kunnen plaatsvinden, die gepaard gaan met (veel) meer geluid.
	1 (PLEC)	26	Uit de Quickscan scenario's bestemmingsplan Eurocircuit van Peutz (zie bijlagenboek) blijkt op pagina 14 dat alleen al de rallycrossvereniging (die met name in de weekenden activiteiten uitvoeren) zo'n 50 dagen per jaar wil crossen. Toegestaan is dan dat dit in de weekenden kan plaatsvinden van vrijdag tot en met zondag. Omwonenden worden dan op die weekenddagen gedurende grote delen van de dagen met overlast geconfronteerd.	Zie het antwoord van punt 24.
	1 (PLEC)	27	Daarnaast wordt door Peutz gesteld, hetgeen overgenomen is door het projectteam, dat het mogelijk zou zijn om op basis van het 12-dagen-criterium hogere maximale grenswaarden voor geluid te mogen hanteren ten behoeve van motorcrosswedstrijden en incidentele andere luidruchtige evenementen. Reden hiervoor is om te kunnen vermijden dat er een, onacceptabele, geluidzone voor het motorcrosscircuit moet worden vastgesteld die tot ver over de woonwijk Lage Heide reikt. Gedurende 8 keer per jaar kunnen dan door de motorcross gewenste wedstrijden plaatsvinden met geluidsniveaus van 70 dB(A) of hoger. Daarnaast zou er dan ruimte zijn voor nog 4 andere luidruchtige evenementen.	In de quickscan van Peutz (cursief op pagina's 9 en 10) is aangegeven dat bij het aanhouden van het "8 uur per week" criterium voor beide circuits (scenario's 2 en 5), ervoor zou kunnen worden gekozen om geen geluidzone meer vast te stellen. Dit maakt het qua bestemmingsplanprocedure eenvoudiger. Bij een openstellingsduur van meer dan 8 uur per week (scenario 4) moet er voor het rallycrosscircuit wel een geluidzone worden vastgesteld. Een geluidzone rond het motorcrosscircuit zou pas noodzakelijk zijn als er meer dan 8 uur per week wordt gecrossed (of meer dan 3 wedstrijdweekenden per jaar worden georganiseerd). Dit is bij geen van de onderzochte scenario's het geval. Als er geen sprake meer is van "grote lawaaimakers", dus geen geluidzone hoeft te worden vastgesteld, dan worden de circuits beoordeeld zoals alle reguliere milieuvergunningplichtige bedrijven. Zoals op pagina 11 van de Quickscan is vermeld kan hierbij een beroep worden gedaan op de 12-dagen regeling, voor incidentele bedrijfssituaties (wedstrijden).
	1 (PLEC)	28	Concluderend kan gesteld worden dat er, zowel een autorally- als een motorcrosscircuit ontstaan die juridisch kunnen worden aangemerkt als grote lawaaimakers, gepaard gaande met een onacceptabele verdere aantasting van het woon- en leefklimaat van de direct aangrenzende rustige (landelijke) woonomgeving.	Zie voorgaande antwoorden; alleen in scenario 4 (crossen maximaal faciliteren) is er sprake van een grote lawaaimaker in de vorm van het rallycrosscircuit, met bijbehorende zoneringsopgave. Het aanwezig zijn van een geluidzone op de plankaart geeft overigens niet alleen beperkingen aan voor het gezoneerde circuit (de meest luidruchtige wedstrijden mogen de zonegrens niet overschrijden) maar ook voor woningbouw (nieuwe woningen binnen de zone zijn niet zonder meer mogelijk).
	1 (PLEC)	29	Over adequate handhaving wordt niets gezegd. Er lijkt ook geen handhaving mogelijk indien het criterium is "motor/auto is aan voor crossen, motor/auto is weer uit". Niet te bepalen en of te controleren	Het opnemen van en het voorzien in duidelijke handhaafbare regels geldt ten aanzien van elk uit te werken scenario en staat of valt met de op te stellen regels en voorwaarden zoals die neergelegd moeten worden in het nog uit te werken

			valt wanneer de inrichtingen zijn opgesteld voor crossactiviteiten en wanneer niet.	bestemmingsplan en waar nodig in de te verlenen vergunning(en). In de meest ideale situatie wordt het opstellen van de betreffende regels en voorwaarden in samenspraak gedaan met de diverse geïnteresseerde belanghebbenden.
	1 (PLEC)	30	De plannen betekenen een vernietiging van meer dan 13 ha bestaande natuur behorende tot het Natuur Netwerk Brabant. Het Natuurnetwerk Brabant is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het is een netwerk van deels bestaande en deels nieuwe natuurgebieden die door ecologische verbindingzones met elkaar verbonden zijn. De bescherming vindt plaats via de ruimtelijke vastlegging van de grenzen van het Natuur Netwerk Brabant in de Interim Omgevingsverordening. In de Interim Omgevingsverordening is voorgeschreven dat een bestemmingsplan gericht moet zijn op bescherming en ontwikkeling van de natuur. In de conceptrapportage wordt niet expliciet gewezen op de juridische (on)mogelijkheden daarvan. Er wordt heel gemakkelijk aan voorbij gegaan.	Zie reactie op punt 5.
	1 (PLEC)	31	Het combinatiescenario 5 gaat lijnrecht in tegen het Landschapontwikkelingsplan LOP. In paragraaf 12.1 staat letterlijk: 'Valkenswaard beschouwt haar natuur als het goud van de gemeente. In haar toekomstvisie 2030 heeft behoud en versterking van groen daarom een belangrijke plek gekregen'.	Bij de uitwerking van de scenario's is rekening gehouden met het LOP, hiertoe is ook een ambtelijk vakspecialist betrokken. Daarnaast is ook advies ingewonnen bij de Brabantse Milieu Federatie. Bij scenario 5 is er sprake van behoud en versterking van groen.
	1 (PLEC)	32	We verwijzen verder naar bijlage 12 van het Bijlagenboek met het niet mis te verstane advies van de provincie Noord-Brabant.	De provincie Noord-Brabant is tijdens het proces betrokken geweest én heeft de scenario's beoordeeld. Deze beoordeling is toegevoegd in het bijlagenboek DEEL V. In de conclusie is te lezen dat sprake is van meerwaarde creatie bij scenario 5.
	1 (PLEC)	33	Het onderzoek geeft slechts op QuickScan-niveaus de juridische risico's weer. Wij stellen daarom grote vraagtekens bij de juridische haalbaarheid van de gewenste scenario's. We beperken ons slechts tot het vermelden van enkele belangrijke juridische risico's: - Opmerkelijk is dat niet wordt gemeld dat uitbreiding naar het 8-uur-netto-criterium waarschijnlijk bij een juridische procedure voor de rechter geen stand zal houden;	Er is met stakeholders samengewerkt aan een nieuw kader dat als basis dient voor een nieuw bestemmingsplan. Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zijn de scenario's juridisch haalbaar. De wens van 8 uur netto gebruik, ten behoeve van de banen van de gemotoriseerde sporten, is uitgesproken door stakeholders tijdens de gezamenlijke bijeenkomsten. Op dit moment werken we aan een nieuw kader, waarbij de nadere uitwerking van de eventuele mogelijkheden volgt in de bestemmingsplanprocedure en de eventuele bijbehorende vergunningen.
	1 (PLEC)	34	Een rustige aanvaardbare woon-en leefomgeving voor omwonenden wordt niet gewaarborgd, planologisch vindt een aanzienlijke uitbreiding van twee crossinrichtingen plaats;	Voor ieder scenario geldt dat er sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening, waaronder een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
	1 (PLEC)	35	In de Interim Omgevingsverordening Brabant is voorgeschreven dat een bestemmingsplan gericht moet zijn op bescherming en ontwikkeling van de natuur. De plannen behelzen de vernietiging van meer dan 13 ha Natuur Netwerk Brabant;	Zie reactie op punt 5.
	1 (PLEC)	36	Geluidseffecten, inclusief cumulatieve geluidseffecten, zijn niet en of onvoldoende onderzocht.	Peutz heeft op quickscan niveau de effecten van geluid beoordeeld. De resultaten hiervan zijn bij de scenario's in deel 4 omschreven. In deel 5 (bijlagenboek) is de volledige rapportage van Peutz bijgevoegd.

1 (PLEC)	37	De stikstofeffecten zijn minimaal weergegeven en worden schromelijk onderschat. Zo worden onder andere de stikstofeffecten ten gevolge van de incidentele evenementen (o.a. Amerikanenmeeting met ca. 200 vervuilende en stikstofemissie veroorzakende oldtimers) niet meegerekend. Datzelfde geldt voor cumulatie van stikstof veroorzakende projecten zoals de aanleg en ingebruikname van de Nieuwe Verbinding, vele verkeersbewegingen van bezoekers en deelnemers, van opbouw- en afbraak voor evenementen, etc., etc.	In de quickscan is zo goed als mogelijk (maar wel op hoofdlijnen) de NO _x -emissie geïnventariseerd van alle activiteiten op de circuits en het verkeer op de openbare wegen (deelnemers, bezoekers) dat samenhangt met deze activiteiten. Cumulatie met andere projecten in de omgeving behoeft hierbij niet te worden beschouwd. De NO _x -emissie ten gevolge van bijvoorbeeld opbouw en afbraak voor evenementen op de circuits is naar verwachting niet relevant, maar kan in (gedetailleerder) vervolgonderzoek t.b.v. het bestemmingsplan apart worden meegenomen. Dit geldt ook voor specifieke evenementen (zoals met de genoemde oldtimers) op de circuits.
1 (PLEC)	38	Illustratief is onderstaand citaat op pagina 138 van de conceptrapportage betreffende de verkeerskundige effecten: "Er is geen onderzoek gedaan naar verkeerseffecten (parkeerbehoefte en aantal verkeersbewegingen) van de huidige situatie. Hierdoor weten we niet wat het salderingseffect is. Voor de huidige functies zijn ook geen kencijfers beschikbaar."	In de rapportage zijn op basis van 9 beoordelingscriteria de effecten van de vijf scenario's op quickscan niveau in beeld gebracht (DEEL IV van de rapportage). Het criterium verkeerskundige effecten is een van deze negen criteria. In overleg met een verkeerskundig expert is in hoofdstuk 18.9 in beeld gebracht wat deze effecten zijn en welke aanpassingen nodig zijn. Met een onderzoek naar de huidige verkeerseffecten is het mogelijk om voorgenomen maatregelen naar beneden bij te stellen (salderen) omdat je gebruik maakt van de achtergebleven restcapaciteit. Deze details zijn belangrijk voor de uitwerking van een van de scenario's maar niet noodzakelijk voor de afweging van de verschillende scenario's. Deze analyse biedt voor wat betreft dit criterium voldoende inzicht voor de fase waarin het project zich bevindt. Na de scenariokeuze door de gemeenteraad worden ontsluiting voor verkeer en parkeren uiteraard nader onderzocht en uitgewerkt.
1 (PLEC)	39	Gesuggereerd wordt, op basis van ontoereikend onderzoek, dat er, per saldo, geen negatieve stikstofeffecten optreden op de in de directe nabijheid liggende Natura2000-gebieden.	Peutz heeft op quickscan niveau het effecten van stikstof beoordeeld. De resultaten zijn bij de scenario's in deel 4 omschreven. In DEEL V (bijlagenboek) is de volledige rapportage van Peutz bijgevoegd.
1 (PLEC)	40	Tijdens de overhandiging van de petitie aan college en gemeenteraad in 2017 en 2018 kwam ter sprake de mogelijkheid van het indienen van planschadeclaims door omwonenden vanwege de te verwachten waardedaling van woningen. Door u wordt verzuimd te wijzen op de vele juridische en financiële gevolgen die zullen ontstaan ten gevolge van bezwaren hoogte WOZ-waarde en planschadeclaims na vaststelling van het bestemmingsplan.	Er is op quickscan niveau onderzoek gedaan naar de kostenconsequenties, zie hiervoor het DEEL IV beoordeling. In de kosten van het bestemmingsplan is ook rekening gehouden met genoemde kosten.
1 (PLEC)	41	Zoals in bovenstaande reeds aangegeven is de verwachting dat het bestemmingsplan en de daaropvolgende milieuvergunningen onderwerp zullen vormen van, opnieuw, eindeloze juridische procedures.	Dat klopt, dit is door ons ook meegenomen in de beoordeling en hiervan is waarschijnlijk sprake bij elk scenario bij het een wellicht meer dan bij het andere zoals te zien is in de beoordeling. In de ideale situatie gaan bij elk scenario belanghebbenden met elkaar het gesprek aan om tot consensus te komen.
1 (PLEC)	42	Wij kunnen aan de hand van bovenstaande niet anders concluderen dan dat er sprake is van een niet-transparant, partijdig, op "resultaat gestuurd" schijn democratisch participatieproces waarbij overwegingen en conclusies vooral NIET zijn beïnvloed door de stakeholders, de (direct) belanghebbende omwonenden. Die belangen zijn volledig genegeerd en worden door u verkwaanseld. Ondanks dat de	Het gevolgde proces is uitgebreid beschreven in DEEL II van de rapportage. Er wordt gesteld dat de belangen van rallycross en motocrossvereniging door ons onevenredig veel zwaarder worden meegewogen. Wij delen uw mening volstrekt niet en nemen uw veronderstelling ter kennisgeving aan.

			<p>verdere ontwikkeling van herriesporten haaks staat op het groene profiel dat de gemeente Valkenswaard wil uitstralen worden de belangen van de motorcrossvereniging en de rallysportvereniging, naar onze stellige overtuiging, door u onevenredig veel en veel zwaarder meegewogen.</p>	
	1 (PLEC)	43	<p>Naar onze mening doet u eveneens totaal geen recht aan de nationale en internationale bewustwording van oorzaken en gevolgen van de klimaatverandering en inspanningen om de nadelige gevolgen hiervan te beperken.</p>	<p>De gemeente Valkenswaard neemt de klimaatverandering zeer serieus. Dat is ook de reden dat de omgevingseffecten zijn beoordeeld door een gerenommeerd adviesbureau.</p>
	1 (PLEC)	44	<p>De gemeenteraad zal tijdens de besluitvormingsprocedure nader en uitgebreider door ons worden geïnformeerd, met daarbij toegevoegd relevante e-mailberichten. Een kopie zal tevens worden verstuurd aan de provincie Noord-Brabant. Het zal duidelijk zijn dat te zijner tijd gebruik zal worden gemaakt van onze ter beschikking staande democratische rechten en dat vele juridische procedures, planschadeclaims en WOZ-bezwaarprocedures te verwachten zijn.</p>	<p>Het staat eenieder vrij om de gemeenteraad te voorzien van extra informatie. Wij stellen dit zeker op prijs. De gemeenteraad kan deze extra informatie gebruiken voor haar meningsvorming om te komen tot een weloverwogen besluit.</p>
	1 (PLEC)	45	<p>Tot slot maken wij u er nogmaals op attent dat, zoals u weet, het Platform vele honderden direct omwonende belanghebbenden van het Eurocircuit vertegenwoordigt. De aangesloten groeperingen zijn: Bewonersoverleg Lage Heide (Eurocircuit aan Banden), omwonenden Victoriedijk e.o., Inwoners Dommelen-Zuid (bewoners Westerhovenseweg), Comité Mgr. Smetsstraat, Eco Tuinderij de Weitens, Vereniging Groen en Heem e.o. De bij de aangesloten groeperingen behorende omwonenden hebben door middel van handtekeningen (NAW- gegevens) mandaat verleend.</p>	<p>De deelnemers aan het PLEC zijn ons bekend, de gemeenteraad is hier ook van op de hoogte door de ontvangen brief. De standpunten van de verschillende groeperingen, later verenigd in het PLEC, zijn opgenomen in de verslagen van de eerste gespreksronde.</p>
01-05-2021 08:26 uur	2 (5741RD Beek en Donk)	1	<p>Het eurocircuit is uniek en daarmee belangrijk voor het onderscheidend vermogen van Valkenswaard in de regio. Ik vind dan ook dat het moet blijven.</p>	<p>Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.</p>
01-05-2021 14:38 uur	3 (5622JX Eindhoven)	1	<p>Ja moet blijven optie 5 minimaal.</p>	<p>Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.</p>
01-05-2021 17:10 uur	4 (5554TK Valkenswaard)	1	<p>Een goede verbetering voor het terrein.</p>	<p>Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.</p>
01-05-2021 21:48 uur	5 (5492EB Sint-Oedenrode)	1	<p>Al vanaf mijn jeugd (ik ben nu 43) volg ik de motorsport en dan voornamelijk de motorcross en de endurosport. Vele jaren ben ik bij de wereldkampioenschappen wezen kijken en in Valkenswaard was alles tot in de puntjes geregeld. De bestuursleden sprak ik vaak met Enduro wedstrijden en het enthousiasme waarmee deze mensen hun werk deden was prachtig om te zien. Het Eurocircuit staat in de motorsport zeer hoog aangeschreven en het zou eeuwig zonde zijn als het voor de motorsport gesloten zou worden. Ik hoop van ganser harte dat het Eurocircuit onder andere zal blijven bestaan voor de motorsport.</p>	<p>Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.</p>

01-05-2021 23:49 uur	6 (3560BE) (?)	1	Kan beter	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
02-05-2021 10:24 uur	7 (5388VP Nistelrode)	1	Ik kom met mn 55 jaar al vanaf mijn jeugd naar valkenswaardse motorcross. Een blamage voor de gemeenteraad om zo een mooie accomodatie weg te doen voor een paar tegenstanders. Ik bid voor onze mooie hobby.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
02-05-2021 10:50 uur	8 (5623MD Eindhoven)	1	Motorcross op het eurocircuit moet blijven is een begrip in de motorcross al een decennialang ligt die baan er al waarom nu opeens moet het weg.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
02-05-2021 11:48 uur	9 (5552KC Valkenswaard)	1	Valkenswaard is groot geworden door het Eurocircuit. In de toekomst moet dat gewoon verder kunnen ook omdat het niet wekelijks is dus is het geen grote overlast voor de mensen. De mensen die er wonen of zijn gaan wonen wisten dat er een circuit lag/ ligt. En het is een goede omzet voor Valkenswaard.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
02-05-2021 14:23 uur	10 (5554RE Valkenswaard)	1	Het rapport klopt van geen kanten er wordt te veel van de antwoorden bij de mensen in de mond gelegd dit rapport is te eenzijdig en deugd niet.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage. Er is sprake van een objectieve en onafhankelijke rapportage en het staat iedereen vrij daar iets van te vinden.
02-05-2021 18:45 uur	11 (5551AV Valkenswaard)	1	Het eurocircuitgebied gebruiken als recreatieve plek is wenselijk denk ik. Met een goede uitwerking van dit geheel, rekening houdend met geluidsregels/afspraken en andere wettelijke zaken lijkt me dit kunnen. De omgeving heeft al veel wegen/woonwijken ed dus een recreatief/natuurgebied mag zeker wel. Kan prima in omgeving van de Kempervennen lijkt me. Brengt het toerisme ook nog wat voor de portemonnee voor Valkenswaard.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
03-05-2021 11:24 uur	12 (5551AW Valkenswaard)	1	Het eurocircuit moet blijven zoals het altijd is geweest, en terug de gelegenheid krijgen om vol terug in te kunnen zetten op wekelijks evenementen.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
03-05-2021 19:15 uur	13 (5551SW Valkenswaard)	1	Legalisering in de huidige vorm, lijkt me vanzelfsprekend een van de laatste dingen die Valkenswaard nog heeft... anders gelijk hele gemeente gelijk opdoeken en buitenwijk van Eindhoven worden...	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
03-05-2021 19:58 uur	14 (5595AB Leende)	1	Eenvaste motorcrossstraining per week behoud van mxgp jaarlijks.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
03-05-2021 20:22 uur	15 (5595AB Leende)	1	Jaarlijkse terugkeer mxgp. Een keer per week trainen voor motocross.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
03-05-2021 20:31 uur	16 (5555KD Valkenswaard)	1	Jaarlijkse terugkeer MXGP. Wekelijkse motocross trainingen.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
04-05-2021 00:11 uur	17 (6024BA Budel-Dorplein)	1	Eurocircuit moet openblijven voor de jeugd. Is voor vele kinderen een mooie baan om te trainen.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.

05-05-2021 12:18 uur	18 (5551TZ Valkenswaard)	1	Laat het circuit zoals het is, het hoort in zijn huidige vorm bij Valkenswaard.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
05-05-2021 13:11 uur	19 (5551TW Valkenswaard)	1	Ik vind het verschrikkelijk als dit stukje historie moet verdwijnen.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
05-05-2021 20:12 uur	20 (5556XT Valkenswaard)	1	Ik vind dat het circuit op een of andere wijze gehandhaafd moet blijven. De leisurezone waarbij het gebied aan de markt wordt overgelaten, lijkt mij niet gewenst. Wat wordt het over een aantal jaren? De mogelijkheid om evenementen te kunnen organiseren spreken me wel aan. Maar voorkom dat dit te commercieel wordt en dus te duur.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
06-05-2021 09:27 uur	21 (3910BE België)	1	Heeft een mooie vormgeving.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
06-05-2021 17:18 uur	22 (5555CG Valkenswaard)	1	Snel open als uw woorden sport is belangrijk ook gelden voor wielrennen, fietscross en motorsport of is alleen voetbal belangrijk.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
08-05-2021 17:28 uur	23 (5551DN Valkenswaard)	1	Ik vind dat er zoveel mogelijk natuur nodig is. Daarnaast zijn herriesporten niet meer van deze tijd. In het kader van het klimaatprobleem is het strikt noodzakelijk alle verplaatsingen met niet-elektrische motoren zoveel mogelijk te voorkomen.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
09-05-2021 12:25 uur	24 (5555CA Valkenswaard)	1	* Laat het circuit bestaan! * Ik heb zelf in dommelen vlak naast het circuit tegen de Dommelsch brouwerij gewoond en heb nooit overlast van het circuit gehad! Laat het circuit gewoon voor wat het is! Het bestaat al zo lang dat iedere omwonende en nieuw wonende inmiddels weet dat het er is en er zelf voor kiest om er te gaan wonen! Heel valkenswaard profiteert van een evenement. Het centrum wordt hierdoor bezocht en de horeca krijgt er omzet van. Niet alleen de horeca als we het goed aanpakken. Maar als er bezienswaardigheden zijn in omstreken dan wordt het nog ooit wat met Valkenswaard. Ik ben bereid om te helpen en bied hierbij mijn hulp aan waar mogelijk.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
09-05-2021 14:27 uur	25 (5551XP Valkenswaard)	1	Weer zo'n lijvig rapport dat door weinig mensen gelezen zal worden. Waarom is dit niet in een paar bladzijden voor iedere burger concreet te maken? Dommelen krijgt met de komst van de Westparallel al meer dan genoeg lawaai en stikstof over zich heen. Hier hoeft het Eurocircuit ook niet nog een deel aan toe te voegen. Geef dit hele gebied dus terug aan de natuur! Voor de toekomst van ons al lang niet meer zo'n mooi dorp en haar bewoners.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage. Om een dergelijk, omvangrijk en complex dossier goed in beeld te brengen is een rapport met deze omvang noodzakelijk gebleken. Hierdoor kan de raad een weloverwogen besluit nemen over de toekomst van het Eurocircuitterrein.
09-05-2021 20:02 uur	26 (5551TJ Valkenswaard)	1	Ik raad de gemeente aan om ook goed naar de bijlage conceptrapport te kijken. Ik heb zelf deelgenomen aan de 2 onlinebijeenkomsten in januari. Van het conceptrapport krijg ik sterk het idee dat scenario 3 en 5 sterk de voorkeur krijgen. Het zijn inderdaad een soort van droomsenario's waarbij allerlei nieuwe zaken en activiteiten betrokken worden waarvan ik het zeer knap vindt (en dus ook erg twijfel aan de betrouwbaarheid)	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage. In de concept rapportage is geen voorkeur uitgesproken voor een scenario. Ten behoeve van het advies van Peutz is voorafgaande een indicatieve voorstelling gemaakt van scenario 5, daarbij zijn elementen verwerkt zoals opgehaald uit de gezamenlijke bijeenkomsten op 13 en 20 februari. Peutz is gespecialiseerd in o.a. de doorrekening van omgevingseffecten. Zie ook conceptrapportage pagina 96 t/m 99.

			<p>hoe bureau Deutz hieraan concrete getallen aan kan geven. Tijdens de twee onlinebijeenkomsten kreeg ik sterk de indruk dat de huidige gebruikers van het terrein dik tevreden zouden zijn als scenario 2 (huidig gebruik legaal maken) goed wordt uitgevoerd. Er is toen ook duidelijk naar voren gekomen dat bij scenario 2 er alles aangedaan moet worden om de geluidsoverlast te verminderen zowel technisch als het aanpassen van het terrein en maximaal inzetten op elektrische motoren. Waar ik voor wil waarschuwen is dat de gemeente zich niet lekker moet laten maken voor allerlei wilde plannen die er op die locatie ook zouden kunnen worden uitgevoerd want voor je het weet hebben we er weer een heleboel andere problemen bij.</p>	
10-05-2021 09:56 uur	27 (5554AM Valkenswaard)	1	<p>Het Eurocircuit moet gewoon blijven zoals het is. Als mensen er last van hebben, moeten ze ergens anders gaan wonen. Ik kies voor het scenario huidig feitelijk gebruik legaliseren.</p>	<p>Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.</p>
10-05-2021 16:33 uur	28 (7443TT Nijverdal)	1	<p>Het gedeelte van het Eurocircuit dat in de gemeente Bergeijk ligt ontbreekt op de kaarten en de gemeente Bergeijk en Centre Parcs ontbreken als stakeholders.</p>	<p>Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage. Het klopt dat een klein gedeelte van het plangebied in de gemeente Bergeijk ligt. Zowel de gemeente Bergeijk als Centre Parcs zijn beiden stakeholders in het traject. Zie hiervoor paragraaf 4.2 blz. 24 van de conceptrapportage.</p>
12-05-2021 20:43 uur	29 (5644BV Eindhoven) TWC De Kempen	1	<p>Complimenten aan de opstellers van deze rapportage. De rapportage is erg uitgebreid met alle toelichting, die heel nuttig is. Volledigheid en in het bijzonder uitgebreidheid vallen positief op. Voor een leek zijn sommige bijlagen moeilijk te beoordelen. Wij hopen dat de beslissende instanties zoals o.a. de leden van de gemeenteraad zich ook uitvoerig hebben verdiept in de voor ons al vereniging zo belangrijke materie. Wij kijken dan ook uit naar een samenkomst met de vertegenwoordigers van de gemeentelijke overheid en stakeholders, om ons standpunt inhoudelijk verder te kunnen toelichten. Het vervolg van het proces "Omgeving Eurocircuit" zal ongetwijfeld nog enige tijd vergen. Het niet willen meewerken van belanghebbenden zoals PLEX of Groen en Heem zal, zo vrezen wij, vertragend gaan werken in de zo noodzakelijke voortgang van het proces. Wij hebben grote zorgen om de medegebruikers van het Eurocircuit zoals Rallycross en MTV. Verdere vertraging kan voor hen een ramp worden. Het kan en mag niet de bedoeling zijn dat het niet meewerken van genoemde belanghebbenden, PLEX of Groen en Heem, de uitstekende en prettige samenwerking van de op het Eurocircuit gevestigde verenigingen zal ontkrachten. Voor ons is het dan ook onbegrijpelijk dat Groen en Heem en Plec geen deel uit willen maken van de beoogde samenwerking van alle belanghebbenden. Het democratische proces dat aan de visie-ontwikkeling van het Eurocircuit ten grondslag ligt, wordt door deze partijen ernstig ondermijnd. Het niet willen of kunnen geven van de reden waarom deze partijen geen goedkeuring willen verlenen aan bijvoorbeeld het gespreksverslag zoals genoemd op pagina 21 van de rapportage getuigt onzes inziens van een weinig coöperatieve instelling c.q. houding om samen met alle partijen te</p>	<p>Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.</p>

			<p>komen tot een voor Valkenswaard en zijn inwoners waardevol Eurocircuit. Om het eenmaal ingenomen standpunt dat men tegenstander is van de herriesport en/of daarvoor geen draagvlak onder deze lieden heeft gekregen, zou toch niet de argumentatie mogen zijn om buitengewoon rigide niet aan gesprekken of gezamenlijke bijeenkomsten deel te nemen. De maatschappelijke, sociale en sportieve meerwaarde van een zich ontwikkelend Eurocircuit wordt daardoor ontkend. Groen en Heem en de vertegenwoordigers van Plec plaatsen zichzelf daarmee buiten het speelveld om samen met de verenigingen op het Eurocircuit tot een toekomst bestendig nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit te komen. Helaas geven deze partijen bij herhaling niet thuis en wensen niet met andere partijen in gesprek te gaan. Zoals in de "Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit" terecht wordt erkend, is het Eurocircuit meer dan alleen een terrein voor herriesport. In het plangebied vinden óók verenigingsactiviteiten van TWC de Kempen, BMX Lion d'Or, de Politiehondenvereniging de Verdediger en de schutterij van het Martinus Gilde plaats. Grote evenementen van nationale en internationale omvang en allure; denk aan de NK's wielrennen (cyclocross en BMX) en een WK BMX. In dit kader missen wij dan ook de inbreng die de overkoepelende sportbonden en of het NOC*NSF hadden kunnen geven over de waarde en de kansen die er voor zo'n uniek complex als het Eurocircuit in de komende jaren zijn.</p> <p>Van de in de conceptrapportage genoemde scenario's genieten er een tweetal om meerdere redenen onze voorkeur. Vanuit TWC de Kempen genieten scenario 2 "Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan" en scenario 5 "Het combinatiescenario" nadrukkelijk de voorkeur. Wij hebben ons hierin laten leiden door de op de pagina's 106 t/m 138 door de opstellers van de rapportage genoemde beoordeling van de diverse scenario's. Indien daarop prijs wordt gesteld, willen wij onze motivatie en gemaakte afweging graag nader duiden.</p>	
11-05-2021 21:29 uur	30 (5571AA Bergeijk)	1	Namens MSV/MVV reageer ik, dat het rapport zeer uitgebreid en duidelijk is. Je kunt zien dat er erg veel energie inzit. Wij als MVV hebben al duidelijk gemaakt dat wij graag op voet als voor Maart 2020 verder zouden willen. Met zeker het duurzame naar een hoger plan tillen. Bij scenario 5 moet er goed opgelet worden dan er geen mogelijk komt voor illegaal gebruik van het motorcircuit.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
11-05-2021 22:11 uur	31 (5551AJ Valkenswaard)	1	Eurocircuitaanbanden.nl moet blijven.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
11-05-2021 22:35 uur	32 (5551AB Valkenswaard) Lion D'or	1	Kader: Geen op of aanmerkingen	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
	32 (5551AB Valkenswaard) Lion D'or	2	Deel 2 Proces Deel 2 Proces/ Hoodstuk 2 gespreksrondes: Niks op aan te merken en waren prettige, constructieve ontmoetingen met gemeente.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.

			<p>Deel 2 Proces/ Hoofdstuk 5 gezamenlijke bijeenkomsten: Niks op aan te merken en waren prettige, constructieve ontmoetingen met gemeente en andere betrokkenen. Wat ons als vereniging wel zorgen baart is dat de tegenstanders van het Eurocircuit een democratisch proces verhinderen. De gemeente heeft alles in het werk gesteld om iedereen aan tafel te krijgen. Vervolgens wordt er ook in media vermeld dat niet alle partijen aan tafel hebben gezeten. Onze stelling is dat als je niet mee wilt praten over de toekomst, stop dan ook met zeuren. Wij als Fietsvereniging (en volgens ons de Gemeente) willen graag vooruit en dat gevoel krijgen wij totaal niet bij het zogenaamde PLEC.</p> <p>Deel 2 Proces/ Hoofdstuk 6, 7, 8, 9, 10 & 11: Geen aan of opmerkingen.</p>	
32 (5551AB Valkenswaard)	Lion D'or	3	<p>Deel 3 Scenario's</p> <p>Scenario omvormen naar Natuur: voor ons als vereniging is dit geen scenario geen optie, of gemeente dient in een alternatieve locatie te voorzien (zoals in 1996 bij de verhuizing van de Hazelaar naar de Mgr. Smets straat.)</p> <p>Scenario Huidig gebruik legaliseren: Gezien dit scenario en de ligging van FCC lion d'or in het gebied is er volgens ons niks mis met onze huidige locatie qua bestemmingsplannen (witte zone). We vragen ons dan ook af FCC Lion d'Or wel meegenomen moet worden in dit scenario/ nieuw bestemmingsplan? Huidige ligging is immers niet onderhevig aan enig bestemmingsplan. Met het huidig gebruik legaliseren kunnen wij als vereniging onze activiteiten doorzetten</p> <p>Scenario Terrein omvormen tot Leisurezone: Wij als vereniging staan pal achter de conclusie van de stakeholder bijeenkomsten. Door het gebied commercieel te exploiteren hebben wij grote zorgen of wij als kleine vereniging wel door kunnen... Als een commerciële exploitant ieder jaar de huur verhoogt is het voor ons onmogelijk om te blijven bestaan.</p> <p>Scenario Maximaal Faciliteren Cross: Geen op of aanmerkingen, wij als vereniging kunnen ook met dit scenario onze activiteiten voortzetten</p> <p>Scenario Combinatie Scenario: Ons wens scenario, door dit plan kunnen we hopelijk een stap zetten naar de toekomst, onze vereniging naar een hoger plan tillen en het gebied ontwikkelen dat past in de tijd waarin we nu leven.</p>	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
32 (5551AB Valkenswaard)	Lion D'or	4	<p>Deel 4 Beoordeling Scenario's</p> <p>2. Privaatrechtelijke effecten en vastgoed/ Juridische effecten</p> <p>Clubhuizen op het gebied van FCC Lion d'or zijn destijds (1996) zelf bekostigd door de vereniging. Maar in scenario's 2,4, en 5 zullen deze moeten worden aangekocht van de gemeente?? Vereniging heeft dit jaar zelf ook geïnvesteerd om gebouwen weer op orde te krijgen.</p>	Naast de kosten die de vereniging zelf heeft gemaakt, heeft de gemeente ook kosten gemaakt om zaken op orde te brengen. Over de verdere privaatrechtelijke afhandeling worden nadere afspraken gemaakt.

12-05-2021 22:39 uur	33 (5551GH Valkenswaard)	1	Ik ben voor een mooi nieuw natuurgebied.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
12-05-2021 23:08 uur/12-05-2021 23:10 uur	34/35 (5551TG Valkenswaard)	1	<p>Wat een verschrikking! In een tijd waarin stikstof een probleem geeft in de natuur en in een tijd waarin we naar minder uitstoot van verbrandingsmotoren moeten ivm het broeikas-effect gaan we bekijken of we een aantal mensen gaan faciliteren die beide problemen willen verergeren omdat ze graag met herrie- "sport" bezig zijn. Als je dit leest zou je niet denken dat we in een regio wonen waar slimme oplossingen voor allerlei problemen gezocht worden. Valkenswaard moet zijn natuur koesteren (het goud!) en daar past een herrie- "sport"-terrein of allerlei grootschalige recreatie niet bij. Overigens: zullen we het verder over gemotoriseerde activiteiten hebben en niet meer over sporten. Lijkt me duidelijker en een beter beeld van de werkelijkheid geven</p> <p>Het rapport als geheel. Het hele rapport creëert vooral dikke mist door zijn lijevigheid. Ik weet niet op wie de gemeente indruk wil maken met dit ding, maar uzelf een beetje beperken in de woordenbrij zou u niet misstaan. En het bijlageboek voorzien van bladzijdennummers zou het leven een stuk makkelijker maken. Of losse Pdf's maken, dat zou ook al een hoop werk schelen. Mij is niet duidelijk geworden of de aangegeven omwonenden geen belanghebbenden zijn. Omwonend en bevooroordeeld kan heel goed samengaan. Geef dus van iedere omwonende duidelijk aan of hij/zij belang heeft of betrokken is bij 1 of meer verenigingen of activiteiten.</p>	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage. Om een dergelijk, omvangrijk en complex dossier goed in beeld te brengen is een rapport met deze omvang noodzakelijk gebleken. Hierdoor kan de raad een weloverwogen besluit nemen over de toekomst van het Eurocircuitterrein.
		2	1. Omvormen naar natuur: zou het beste zijn. Waarom er dan een MTB-route of kleinschalige horeca moet komen is me niet duidelijk. Er zijn al veel en erg mooie MTB-routes in de directe omgeving. En horeca is er ook al genoeg. Hou het simpel zou ik zeggen en laat de (geen overlast gevende) sporten zoals de politiehonden, fietsers en gilde gewoon hun gang gaan. Dat er al veel natuur is in de omgeving is natuurlijk een onzin argument. Dat geldt ook voor herrie, kleinschalige horeca en leisure.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
		3	2. Huidige feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan. Wat nu feitelijk legaal is is voor mij onduidelijk door het versluisen van de bestemmingsplannen en het oogluikend toestaan van veel meer activiteiten. Laat in scenario 2 de gemotoriseerde activiteiten weg. Dan zou het wel kunnen. Op blz 68 gaat het nog over duidelijke handhaafbare voorwaarden en 2 bladzijden verder stellen stakeholders voor om van 8 uur bruto 8 uur netto te maken. Ziet u de BOA al met een stopwatch in de hand staan? (Het is me overigens niet duidelijk waarom in plaatje 13.1 het gebied ineens veel groter is dan het al is.)	Voor wat betreft de gemaakte opmerking ten aanzien van handhaving, dat geldt voor elk uit te werken scenario en staat of valt met de op te stellen regels en voorwaarden zoals die neergelegd moeten worden in het nog uit te werken bestemmingsplan en waar nodig in de te verlenen vergunning(en). In deel 1 van de rapportage staat de afbakening van het projectgebied omschreven in paragraaf 2.1.
		4	3. De leisurezone: nooit doen. Het heeft niets met duurzaam te maken, het geeft nauwelijks fatsoenlijke werkgelegenheid (waar wel overal en altijd mee geschermd wordt bij dit soort rare plannen). Ik zou zeggen, het commentaar bij scenario 1 indachtig: er is al genoeg leisure in de omgeving.	Wij nemen uw opmerking ter kennisgeving aan.

		5	4. Veel gemotoriseerde activiteiten. Zeker niet doen. Als recreatie-gemeente in een slimme regio ga je een modderfiguur slaan. Mij lijkt dat de gemotoriseerde activiteiten het beste op de Tweede Maasvlakte kunnen. Daar zijn weinig mensen die last hebben van deze activiteiten. Denken dat communiceren met de omgeving de overlast oplost is natuurlijk flauwekul.	Wij nemen uw opmerking ter kennisgeving aan.
		6	5. Combinatie. Duidelijk is dat er onder de stakeholders geen draagvlak is voor de uitbreiding van de gemotoriseerde activiteiten. Het omzetten van bruto naar netto is niet te handhaven, dus dat moet je niet doen. Andere activiteiten zullen een open karakter moeten hebben, een soort park waar je dingen kunt doen. Lijkt me niet realistisch. Ook niet leuk als je met je vrienden wilt gaan fietscrossen en enkele tientallen meters verder is er een herrie-activiteit gaande. Of moet iedereen op de hoogte zijn van de herrie-kalender? Hou je dus over 1, of 1 en 2, maar dan die laatste zonder de gemotoriseerde activiteiten.	Scenario 5 is tot stand gekomen door de deelnemende stakeholders zelf. Er is om die reden juist wel draagvlak voor dit scenario. Het handhaven van netto uren is overigens wel te realiseren, denk bijvoorbeeld aan het opnemen van regels dat er enkel op dinsdag en donderdag gereden mag worden tussen 18:00 uur en 20.00 uur en op woensdag van 17.01 tot 20.00 uur, dit is concreet, voor iedereen duidelijk en daarmee ook helder te handhaven rijden voor of na vastgestelde tijden is een overtreding. In de ideale situatie gaan bij elk scenario belanghebbenden met elkaar het gesprek aan om tot afspraken en regels te komen die voor alle partijen werkbaar zijn.
13-05-2021 11:06 uur	36 (5551TK Valkenswaard)	1	Ten eerste wil ik ernstig bezwaar maken tegen het, mijns inziens, oncontroleerbaar en onwerkbaar idee van nettotijd voor crosslawaai. Ik kan mij diverse meetcriteria voortellen die leiden tot vrijwel onbeperkte crossactiviteit. Verder is mij geheel onduidelijk hoe het in het plan is gesteld met overige geluidsbronnen op het terrein. Ik vrees dat dit plan gaat leiden tot een voortdurende geluidsoverlast die dan nog opgeteld moet worden bij de reeds bestaande bronnen in de omgeving.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage. Het handhaven van netto uren is te realiseren, denk <u>bijvoorbeeld</u> aan het opnemen van regels dat er enkel op dinsdag en donderdag gereden mag worden tussen 18:00 uur en 20.00 uur en op woensdag van 17.00 tot 20.00 uur, dit is concreet, voor iedereen duidelijk en daarmee ook helder te handhaven. Rijden voor of na vastgestelde tijden is een overtreding. In de ideale situatie gaan bij elk scenario belanghebbenden met elkaar het gesprek aan om tot afspraken en regels te komen die voor alle partijen werkbaar zijn.
		2	Tevens wil ik als omwonende mijn grote zorg uitspreken ten aanzien van de verkeersbewegingen die dit plan tot gevolg zal hebben. Ik acht het niet wenselijk dat de victoriedijk als oplossing voor dit probleem ingezet zou worden.	De verkeerskundige effecten van de 5 scenario's, waaronder de verkeersbewegingen zijn op quickscan niveau inzichtelijk gemaakt in DEEL IV van de rapportage. Na de keuze voor een scenario door de gemeenteraad, in het kader van het bestemmingsplan wordt ook het aspect verkeer nader onderzocht. In het PIP (Provinciaal Inpassingsplan) is bepaald dat de Victoriedijk met de aansluiting Luikerweg alleen opengesteld wordt voor aanwonenden en niet als ontsluiting geldt voor het Eurocircuit. In paragraaf 19.9 (deel 4 rapportage) is omschreven dat er ten aanzien van de ontsluiting van het Eurocircuitterrein een 3-tal mogelijkheden zijn. Een van die mogelijkheden is de Victoriedijk. Indien deze variant wordt gekozen betekent dit dat met de Provincie en aanwonenden overlegd moet worden over aanpassing van het PIP. Dit heeft invloed op het tijdspad van de gehele procedure.
		3	Tot slot wil ik meer algemeen opmerken dat ik het teleurstellend vind dat de bij aanvang beloofde aanpak, die zou gaan leiden tot rust en duidelijkheid, nu blijkt de potentie van meer discussie en conflict in zich te dragen. De groepsgesprekken hebben mogelijk tal van ideeën naar boven gebracht, ze zijn echter niet gevoerd om concrete oplossingen te realiseren en er waren belangrijke partijen niet vertegenwoordigd. Alle ideeën in een scenario onderbrengen komt op mij dan ook vooral over als een 'kool en de geit'	De intentie is om te komen tot een gedragen scenario welke richting geeft aan het opstellen van een bestemmingsplan. Zowel in de rapportage als in de verschillende gesprekken en bijeenkomsten is deze intentie toegelicht. In hoofdstuk 16 van de concept rapportage is de totstandkoming en de inhoud van het combinatie scenario te lezen. De gemeente was ook aangenaam verrast over het verloop van de digitale bijeenkomsten en het resultaat daarvan.

			oplossing. Er lijkt consensus maar probleempunten worden gewoon doorgeschoven (zie bv nettotijd). Het scenario omvat tal van problemen en consequenties (bv. plangebied/haalbaarheid) waarbij ik mij ernstig afvraag of, op het moment van discussie, de aanwezigen hiervan op de hoogte waren en of deze voldoende besproken zijn, dit mede vanwege een wederkerige drang om emotie rond gevoelige punten te beperken. De snelheid waarmee dit scenario 5 is geïntroduceerd heeft me dan ook verbaast. Dit alles geeft tevens voeding aan het gevoel van sturing vanuit en verborgen agenda's bij de gemeente, iets waarvan ik de hoop had dat het voorkomen zou kunnen worden juist vanwege de gevoeligheid van het dossier eurocircuit.	
13-05-2021 12:49 uur	37 (5554JE Valkenswaard)	1	Op het eerste oog een erg gedegen en uitgebreide rapportage waarbij ruim voldoende aandacht is geschonken aan de verschillende stakeholders. Mooi dat er door de dialoog nieuwe inzichten ontstaan in de vorm van een combinatie scenario en de wil om met elkaar samen te werken. Op basis van de weging zou de omvorming naar Leisure zone logisch zijn. Ik zelf neig echter naar het combinatie scenario vanwege; gedragenheid en behoud van verenigingen, het beperken van de afhankelijkheid van een eventuele derde partij en de grote mogelijke diversiteit.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
13-05-2021 17:21 uur	38 (5552GV Valkenswaard)	1	Uw uitgangspunt is fout. Het huidige gebruik van het terrein wordt door u als uitgangspunt genomen. Het terrein moet opnieuw ingevuld worden en moet passen bij de huidige tijd. Ik citeer uit uw rapport: "Het Eurocircuitterrein is in potentie een uiterst geschikte locatie voor de leisurezone. Qua oppervlakte is het omvangrijk genoeg, het is duidelijk afgebakend en geografisch gunstig gelegen. Bovendien biedt de locatie volop mogelijkheden om de doelstellingen die in het beleid zijn omschreven te realiseren." Valkenswaard heeft nodig: Een station voor Openbaar elektrisch Vervoer met de daarbij behorende voorzieningen. De locatie hiervoor is perfect. Hierbij is het zeer belangrijk dat zorggedragen wordt voor de natuurgebieden rondom Valkenswaard.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage. Het uitgangspunt is het projectplan zoals dat door het college is vastgesteld in 2020. Het huidige gebruik (scenario 2) is één van de 5 uitgewerkte scenario's.
13-05-2021 17:44 uur	39 (5554SX Valkenswaard)	1	Ik wens dat alle verenigingen die nu gebruik maken van het terrein gelegaliseerd van het terrein gebruik mogen blijven maken. Verder de gemotoriseerde/herrie makende sporten limiteren, een paar keer per jaar, daar afspraken over maken, rekening houden met bewoners. Verder het terrein teruggeven aan de natuur en geen recreatie ontwikkelen.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
12-05-2021 01:03 uur	40 (5554JB Valkenswaard)	1	Voor wie is dit rapport bedoeld? Wat moet de gewone Valkenswaardse burger hiermee? Wie kan dit nog volgen? Wat een gedrocht. 149 pagina's schijndemocratie. Dat vind ik ervan! En de winnaars zijn: Pels Rijcken, ZKA Leisure Consultants, Brabantse Milieu Federatie, Econsultancy, Peutz, Het PON & Telos, Accent Adviseurs, Tritium.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage. Door de scenario's goed te omschrijven, inclusief het gevolgde proces én de beoordeling op quick-scan niveau heeft het rapport deze omvang gekregen. Zorgvuldigheid staat daarbij voorop. De benodigde externe expertise is noodzakelijk geweest voor de beoordelingen van de scenario's.
12-5-2021 14:16u	41 Koninklijke Nederlandse Auto Federatie (KNAF)	1	Als KNAF zijn wij van mening dat gezocht dient te worden naar een oplossing waarbij alle belanghebbenden zijn gebaat. Wij vinden het lovenswaardig dat er vanuit de belanghebbenden die wél aan de sessies hebben deelgenomen een vijfde scenario is ontstaan: een polderoplossing, een	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.

			compromis. Dit scenario sluit bovendien naadloos aan op de visie van de NRV, zoals verwoord in de beleidsnotitie van de vereniging. Wij spreken de hoop uit dat uiteindelijke alle partijen het voordeel van een dergelijke oplossing zullen inzien. Opdat een oplossing zal worden gevonden die het voortbestaan van Rallycross als sport binnen Nederland veiligstelt, met minimale overlast voor omwonenden en omgeving tot gevolg.	
12-05-2021 17:59u	42 (5563 VB Valkenswaard) CenterParcs/Kempervennen	1	Als buurman van het plangebied van het project Toekomst Eurocircuit zijn onze voorganger het vroegere Eurostrand, en wij als het tegenwoordige Center Parcs De Kempervennen, al sinds de oprichting van het Eurocircuit betrokken. Sinds 1983 exploiteren wij nl. als Center Parcs De Kempervennen een recreatiebedrijf met 738 bungalows pal naast het Eurocircuit. Alhoewel wij ons op het grondgebied van de gemeente Bergeijk bevinden, zijn wij als buurman niet minder betrokken. Jaarlijks realiseren wij meer dan 800.000 overnachtingen en hebben we werk voor ca. 600 arbeidsplaatsen. Op dit moment investeren wij in het kader van de vernieuwingen van ons park meer dan 30 miljoen euro waardoor het aantal overnachtingen en arbeidsplaatsen de komende jaren alleen maar zal gaan stijgen. Wij zijn derhalve dan ook erg gebaat bij een toekomstbestendige visie voor én ontwikkeling van het plangebied;	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.
	42 (5563 VB Valkenswaard) CenterParcs/Kempervennen	2	Graag zetten wij als buurman voor de toekomst in op samenwerking waardoor er een win-win kan ontstaan voor het totale gebied. Als het Eurocircuit blijft bestaan (scenario's 2 en 4) dient dit gepaard te gaan met zo weinig mogelijk overlast qua geluid en verkeer (ontsluiting/parkeren), maar willen we best meedenken op welke wijze onze gasten ook van een dergelijke faciliteit op een positieve manier gebruik zouden kunnen maken. Dit laatste willen we ook als er een alternatieve bestemming voor het plangebied komt (scenario's 1, 3 of 5). Het toekomstige plangebied moet een meerwaarde hebben voor ons recreatiebedrijf én voor onze gasten;	Na de keuze van het scenario vindt er overleg plaats met relevante stakeholders. U bent een van de partijen waarmee wij in overleg treden.
	42 (5563 VB Valkenswaard) CenterParcs/Kempervennen	3	Zoals u zult begrijpen ervaren wij als buurman van het Eurocircuit qua overlast het meest op het gebied van het geluid veroorzaakt door de herriesport. Onze gasten komen namelijk naar ons park om te genieten van de rust en van de natuur, dit strookt niet met het geluid van de herriesport. Dit is niet alleen al eerder in de vorige bestemmingsplanprocedure door ons aangegeven, maar ook in de eerste gespreksronde in augustus 2020 en in de gezamenlijke bijeenkomsten van februari 2021. Het verbaast ons dan ook dat Bureau Peutz die in februari 2021 het geluidsonderzoek heeft gedaan in de berekeningen van desbetreffende rapportage geen rekening houdt met een toetspunt op ons park De Kempervennen. Graag zouden wij dit anders zien;	De beoordeling heeft op quick-scan niveau plaats gevonden. Ten aanzien van geluid heeft de adviseur de kritieke punten van direct aanwonenden getoetst, de punten die maatgevend zijn. Bij de uitwerking van het bestemmingsplan wordt nader en gedetailleerder onderzoek gedaan naar geluid.

42 (5563 VB Valkenswaard) CenterParcs/Kempervennen	4	<p>Scenario 2 "Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan" als scenario 4 "Het gebruik t.b.v. crossen maximaal faciliteren" kan niet rekenen op onze instemming. Wederom wordt geen rekening gehouden met de toepassing van geluidsbeperkende maatregelen, terwijl dat wel door diverse stakeholders, waaronder wij als Center Parcs, is aangegeven in de gezamenlijke bijeenkomsten van februari 2021. Hier ligt een kans om dit beter te onderzoeken en wellicht meer draagvlak te creëren richting de stakeholders uit de omgeving. Pas in scenario 5 "Het combinatiescenario" wordt de toepassing van geluidsbeperkende maatregelen in de vorm van geluidswallen beschreven en alleen als stelpost bij scenario 5 in de financiële effecten van de verschillende scenario's opgenomen {pagina 130 van de conceptrapportage}. Echter, alleen in noordelijke en zuidelijke richting en niet richting De Kempervennen.</p> <p>Geluidsbeperkende maatregelen richting De Kempervennen zouden wij dan ook graag als een eerste belangrijke voorwaarde binnen de scenario's 2 t/m 5 opgenomen zien worden, waarbij nader onderzoek nodig is om te bepalen of dit voldoende soelaas biedt;</p>	Bij de beoordeling van de scenario's heeft onze adviseur met de noordelijke en zuidelijke geluidswal aangetoond dat deze invloed heeft op direct aanwonenden. Nadat een keuze voor een scenario is gemaakt zal bij adviesbureau Peutz de vraag worden neergelegd of fysieke maatregelen noodzakelijk zijn.
42 (5563 VB Valkenswaard) CenterParcs/Kempervennen	5	<p>Er wordt in de conceptrapportage nergens eenduidige duidelijkheid gegeven over de 8 uur norm voor de herriesport. Is dat in totaal 8 uur voor de herriesport óf 8 uur voor de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) én 8 uur voor de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV)? Dit was ook een belangrijk punt welke door de raadsleden een aantal keren in de Themabijeenkomst van 22 april 2021 werd aangehaald. Graag zouden wij hier meer duidelijkheid over willen krijgen in de definitieve rapportage. Voor de goede orde zijn wij resoluut tegen uitbreiding van de bestaande geluidsnorm in uren;</p>	Zowel rallysport als motocross mogen beiden, onafhankelijk van elkaar maximaal tot 8 uur per week crossen én 3 weekenden 8 uur of langer.
42 (5563 VB Valkenswaard) CenterParcs/Kempervennen	6	<p>Twee andere belangrijke punten ter voorkoming van overlast zijn wat ons betreft een goede ontsluiting van en voldoende parkeergelegenheid in het plangebied. In de financiële effecten van de verschillende scenario's op pagina 130 van de conceptrapportage neemt u een stelpost op voor een aanpassing van de Victoriedijk i.v.m. intensiever verkeer. U onderstreept daarmee de belangrijkheid van een goede ontsluiting. In hoeverre is dit daadwerkelijk noodzakelijk gelet op de mogelijkheid het gebied permanent of tijdens evenementen te ontsluiten via de op- en afritconstructie van de nieuwe N69 met de Mgr. Smetsstraat? Is deze stelpost niet beter te gebruiken voor voldoende parkeergelegenheid en/of extra geluidsbeperkende maatregelen? Graag zouden wij dat u het conceptrapport op dit punt heroverweegt;</p>	De aspecten geluid, verkeer en parkeren hebben onze aandacht bij de nadere planuitwerking.

	42 (5563 VB Valkenswaard) CenterParcs/Kempervennen	7	U zult begrijpen dat onze voorkeur als recreatiebedrijf in scenario 2 "Terrein omvormen tot leisurezone" en in scenario 5 "Het combinatiescenario" vanzelfsprekend uitgaat naar aanvullende leisurefuncties waar onze gasten van kunnen genieten en welke niet concurrerend zijn op onze bedrijfsactiviteiten op het gebied van verblijfsrecreatie. De door u aangegeven voorwaarde dat er geen concurrentie dient te ontstaan voor reeds bestaande leisurefuncties in de omgeving onderschrijven wij derhalve. Zeker gezien het feit dat er reeds behoorlijk wat recreatieparken in een straal van 25 km rondom het plangebied voorhanden zijn. Als belangrijke speler binnen de leisurebranche zouden wij dan ook graag met de gemeente meedenken in de op te stellen ontwikkelvisie voor deze leisurefunctie;	Na de keuze van het scenario vindt er overleg plaats met relevante stakeholders. U bent een van de partijen waarmee wij in overleg treden.
	42 (5563 VB Valkenswaard) CenterParcs/Kempervennen	8	De door u gegeven termijn om een inhoudelijke reactie te geven bedraagt 14 kalenderdagen ofwel 9 werkdagen. Dit is redelijk kort voor dit complexe dossier met een rapportage van in totaal ca. 650 pagina's en eigenlijk voor grote belanghebbenden zoals ons bedrijf té krap, zeker in de voor ons als recreatiebedrijf drukke Meivakantie. Desalniettemin hebben we hierbij getracht u van onze eerste voorlopige reactie te voorzien, echter deze reactie is niet uitputtend. De komende tijd zullen wij de conceptrapportage en definitieve rapportage dan ook verder beoordelen. Eventueel maken wij in de raadscommissie van 1 juli 2021 gebruik van ons spreekrecht om extra feedback te kunnen geven.	Iedereen die dat wil is in de mogelijkheid om gebruik te maken van de mogelijkheid om te spreken tijdens de raadscommissie op 1 juli aanstaande.
12-5-2021 15:10u	43 (5570 GA) Gemeente Bergeijk	1	Met grote teleurstelling hebben wij kennisgenomen van de conceptrapportage Toekomst Eurocircuit, die van 30 april t/m 13 mei door uw college ter inzage is gelegd. In deze conceptrapportage ontbreekt een goede onderbouwing voor een duurzame verkeerskundige ontsluiting van het Eurocircuit. Voor geen van de scenario's is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd waarin de gevolgen voor ontsluiting en parkeren in beeld zijn gebracht, terwijl de ontsluiting van het Eurocircuit zowel voor Valkenswaard als voor Bergeijk van groot belang is. Dit knelt des te meer omdat wij, zoals bij u bekend, grote bezwaren hebben tegen het eenzijdig door u genomen besluit om het gebruik van de bypass (verbindingsweg) Mgr. Smetsstraat te beperken tot alleen het gebruik bij evenementen. Dit besluit heeft u nu doorvertaald in de vijf scenario's in de conceptrapportage Toekomst Eurocircuit.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage. De gemeente Bergeijk heeft ambtelijk deelgenomen aan de gezamenlijke bijeenkomsten en heeft op ambtelijk niveau een positieve bijdrage geleverd. Zij hebben het belang van goede verkeersontsluiting en parkeer- voorzieningen ingebracht. Dit erkennen wij en deze punten nemen we mee in de uitwerking van het gekozen scenario.
	43 (5570 GA) Gemeente Bergeijk	2	De bestaande bypass tussen de Mgr. Smetsstraat en de N69 is en blijft logischerwijs de beste ontsluiting van het gebied. Het is een korte, directe aansluiting op het hoofdwegennet, zonder dat daarmee woongebieden worden belast. Dit is ook de reden dat Bergeijk heeft ingestemd met de intentieovereenkomst die met de gemeente Valkenswaard	In de concept rapportage is op pagina 138 beschreven dat er bezwaar is van de gemeente Bergeijk op het betreffende verkeersbesluit. Bij de uitwerking van het gekozen scenario zullen wij zorgdragen voor een goede verkeersontsluiting en voldoende parkeervoorzieningen.

			<p>gesloten is, waarbij Bergeijk instemde om de tunnel onder de N69 af te waarderen tot een fietstunnel, in combinatie met de aanleg van de bypass. Uw college besloot echter om de afspraken over de bypass aan de Mgr. Smetsstraat in een later stadium eenzijdig te wijzigen en deze weg alleen nog open te stellen tijdens evenementen. U heeft hiervoor geen enkel steekhoudend inhoudelijk argument aangevoerd, zoals ook uw eigen bezwarencommissie heeft geconstateerd. Ondanks het advies van uw bezwarencommissie om het bezwaarschrift van de gemeente Bergeijk gegrond te verklaren, hield uw college het verkeersbesluit in stand. En u vertaalt dit nu ook door in de toekomstscenario's voor het Eurocircuit.</p>	
43 (5570 GA) Gemeente Bergeijk	3	<p>Deze afwenteling op het Bergeijks wegennet staat haaks op het verkeerskundig beleid van de gemeente Bergeijk, gericht op het afwaarderen van de Kempervennendreef tot een duurzame verbinding voor langzaam verkeer: een fietsverbinding, die alleen bij evenementen opgesteld wordt voor autoverkeer. Gecombineerd met verkeersremmende maatregelen aan de Weerderdijk, om eventueel sluipverkeer vanuit de Mgr. Smetsstraat tegen te gaan, mocht zich dat na ingebruikname van de N69 toch nog voordoen.</p>	<p>In de concept rapportage is op pagina 138 beschreven dat er bezwaar is van de gemeente Bergeijk op het betreffende verkeersbesluit. Bij de uitwerking van het gekozen scenario zullen wij zorgdragen voor een goede verkeersontsluiting en voldoende parkeervoorzieningen.</p>	
43 (5570 GA) Gemeente Bergeijk	4	<p>Juist deze rapportage is een uitgelezen kans om een goed verkeerskundig onderzoek uit te voeren om de gevolgen voor bereikbaarheid, parkeren en effecten op het onderliggend wegennet in beeld te brengen.</p> <p>Zowel uw doelstellingen, als die van onze gemeente hadden daarbij goed in beeld gebracht kunnen worden. Dat dat niet gebeurd is verbaast ons ten zeerste, omdat andere belangrijke zaken zoals geluid, stikstof en luchtkwaliteit wél uitgebreid nader in beeld in zijn gebracht. De raad van Valkenswaard kan op basis van deze gebrekkige informatie onmogelijk een weloverwogen besluit nemen.</p>	<p>De verkeerskundige effecten van de 5 scenario's, waaronder de verkeersbewegingen zijn op quick scan niveau inzichtelijk gemaakt in DEEL IV van de rapportage. Na de keuze voor een scenario door de gemeenteraad, in het kader van het bestemmingsplan wordt ook het aspect verkeer nader onderzocht.</p>	
43 (5570 GA) Gemeente Bergeijk	5	<p>In uw conceptrapportage wijst u op een mogelijke ontsluiting via de Victoriédijk. Uit de rapportage blijkt echter niet of deze oplossing ook haalbaar is. Mede gelet op de voorgeschiedenis van deze ontsluiting in het Provinciaal Inpassingsplan N69, is een uitgebreidere beoordeling van de haalbaarheid van deze ontsluiting noodzakelijk. Ook dienen eventuele afspraken zodanig vastgelegd te worden, dat deze niet eenzijdig en zonder overleg gewijzigd kunnen worden.</p>	<p>De verkeerskundige aspecten lijken, op voorhand, geen belemmering op te leveren. Bij de nadere uitwerking van het bestemmingsplan wordt ook het aspect verkeersontsluiting nader onderzocht.</p>	
43 (5570 GA) Gemeente Bergeijk	6	<p>Juist het traject rondom de toekomst van het Eurocircuit is een kans om in overleg tot een goede oplossing te komen. Ondanks dat wij hier meermalen op hebben aangedrongen, volhardt u in een beperking van het gebruik van de reeds voorziene verbindingsweg aan de Mgr. Smetsstraat en wentelt u de ontsluiting van</p>	<p>Bij de uitwerking van het bestemmingsplan voor het gekozen scenario wordt de gemeente Bergeijk nadrukkelijk meegenomen in de nog te voeren gesprekken. De verkeerskundige aspecten lijken, op voorhand, geen belemmering op te leveren. Bij de nadere uitwerking van het</p>	

			<p>het gebied eenzijdig af op het Bergeijks wegennet, terwijl de gemeente Bergeijk andere plannen heeft met deze wegen. Hierdoor kunnen wij onmogelijk instemmen met welk van de door u voorgestelde scenario's dan ook.</p> <p>Voor de gemeente Bergeijk vallen andere aandachtspunten nu in het niet door de onbegrijpelijke keuzes op gebied van de verkeersontsluiting. Voor de gemeente Bergeijk is het belangrijk dat de geluidsoverlast van het Eurocircuit in ieder geval niet groter wordt dan het gemiddeld genomen de laatste 10 jaar was. Daarnaast willen wij meedenken over een aanvulling op het (toeristisch of ander) aanbod dat in het gebied aanwezig is. Wij willen meedenken in de balans tussen geluidsoverlast en geluidswerende maatregelen, willen meedenken in het oplossen van verkeersproblematiek en willen het Bergeijks bestemmingsplan aanpassen aan de voor Valkenswaard benodigde geluidscontour. Investeren in deze aspecten van samenwerking heeft echter geen enkele zin als er door gebrekkige verkeerskundige inzichten geen zicht is op een goede ruimtelijke ordening in het gebied. Graag gaan wij hierover alsnog het gesprek met u aan.</p>	bestemmingsplan wordt ook het aspect verkeersontsluiting nader onderzocht.
12-05-2021 19:21u	44 Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV)	1	<p>De Nederlandse Rallycross Vereniging maakt hierbij graag gebruik van de mogelijkheid te reageren op de conceptrapportage Toekomst Eurocircuit van 30 april 2021.</p> <p>Alvorens inhoudelijk te reageren, willen wij als direct betrokken vereniging allereerst onze waardering uitspreken voor het proces dat heeft geleid tot de nu voorliggende concept-rapportage. Wij zijn samen met andere belanghebbenden optimaal betrokken geweest en gehoord. Daarbij betreuren wij het overigens dat de grootste tegenstanders van het circuit geen deel wensten uit te maken van de open en constructieve dialoog die was georganiseerd, om tot het nu voorliggende resultaat te komen.</p> <p>Wij hebben er alle vertrouwen in dat de Raad op basis van deze zorgvuldig tot stand gekomen scenario's een even zorgvuldig afgewogen besluit zal nemen, waarbij de belangen van de Verenigingen en de historie van de activiteiten op het Eurocircuit evengoed op waarde worden geschat, als de toekomstperspectieven voor de sporten en de waarde voor de Gemeente en de regio.</p> <p>Sinds 1971 (een halve eeuw al!) zijn het Eurocircuit en de gemeente Valkenswaard onlosmakelijk met elkaar verbonden. Inmiddels is het circuit -en daardoor ook Valkenswaard -in binnen-en buitenland bekend. Het Eurocircuit is onderdeel van de nationale en internationale autosporthistorie. Een plaats waar hoogwaardige autosport wordt bedreven met een stukje Brabantse gemoedelijkheid,</p>	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.

			<p>waardoor het circuit ook internationaal naam en faam heeft opgebouwd.</p> <p>Het Eurocircuit is de enige locatie in Nederland waar rallycrosswedstrijden worden georganiseerd. Zonder Eurocircuit is het voortbestaan van rallycross als sport in Nederland nagenoeg ondenkbaar. De NRV beschikt immers niet over de middelen om elders een nieuwe start te maken. Het is daarom niet ondenkbaar dat het einde van het Eurocircuit als thuisbasis van de NRV, het einde van de rallycross in Nederland betekent. Daarmee raken de circa 200 trouwe leden en talrijke fans en vrijwilligers hun geliefde sport kwijt.</p> <p>Tegelijkertijd realiseren wij ons als NRV evengoed dat ook de rallycross moet verduurzamen. Daarom ook hebben wij in onze "Beleidsvisie Rallycross 2030" -ook bij de Gemeente bekend -zaken als "duurzame brandstoffen, elektrificatie, geluidsreductie en CO2-compensatie" uitgebreid opgenomen. Zo is recent bijvoorbeeld getest met een elektrisch rallycrossvoertuig op het Eurocircuit.</p>	
44	Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV)	2	<p>Hoewel geluid volgens de rapportage van Peutz juridisch gezien geen issue zou zijn, aangezien de diverse grenswaarden en de contour bij Rallycross niet worden overschreden en de daadwerkelijke rijtijd beperkt is, spannen wij ons als NRV toch in om de geluidsoverlast voor de omgeving stapsgewijs te verminderen, zoals ook in de Beleidsnotitie is verwoord.</p> <p>In dezelfde Beleidsnotitie pleit de Nederlandse Rallycross Vereniging tevens voor een breder recreatief gebruik van het Eurocircuit gebied. Het moge dan ook duidelijk zijn dat het Bestuur van de NRV het vijfde scenario, dat tot stand is gekomen in samenwerking met een groot aantal belanghebbenden, onze voorkeur geniet. Het sluit naadloos aan op onze 'Beleidsnotitie Rallycross 2030' en biedt naar onze mening geweldige mogelijkheden om de Rallycross voor de regio en voor Nederland te behouden, met minimale overlast voor omwonenden en omgeving. Dit scenario biedt bovendien geweldige kansen om het Eurocircuit terrein veel breder te gebruiken, bijvoorbeeld voor andersoortige recreatie, maar bijvoorbeeld ook als testterrein voor de TU/e en andere kennisinstututen en ondernemingen binnen Brainport. Wij hopen dan ook van harte dat de Raad bij haar uiteindelijke besluit scenario 5 op haar waarde en potentie weet te schatten en een voor de Verenigingen en voor de regio gunstig besluit neemt.</p> <p>Rest ons als NRV Bestuur nog de gemeente Valkenswaard en de betrokken medewerkers en adviseurs te complimenteren met het werk dat is verzet in aanloop naar de conceptrapportage, die wij zonder meer als gedegen en constructief beoordelen. De Nederlandse Rallycross Vereniging is, samen met de KNAF, en de sectie rallycross van de KNAF,</p>	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.

			graag bereid om ook in het vervolgtraject haar constructieve participatie voort te zetten.	
9-05-2021 20:36u	45 (5551AB Valkenswaard) De Weitens ECO tuinderij en Wilma's terras	1	Ik heb het rapport gelezen en ben tot de conclusie gekomen dat dit rapport geen enkele duidelijkheid verschaft over de toekomst van het Eurocircuit. Er staat heel veel informatie in maar om een conclusie omtrent de beste toekomst van het Eurocircuit terrein te trekken uit deze informatie brei lukt mij dan ook niet. Hoe jullie hieruit kunnen concluderen dan scenario 5 het wens scenario is blijft mij na het lezen van dit rapport een raadsel.	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage. De rapportage omschrijft de scenario's en in de beoordeling zijn de scenario's ten opzichte van elkaar gewogen. De integrale beoordelingstabel in hoofdstuk 19 van de rapportage is te zien hoe de scenario's goed en minder goed scoren op basis van de negen beoordelingscriteria. Op basis hiervan is geen conclusie te trekken welke het beste scoort. Scenario 5 is het combinatie scenario dat tot stand is gekomen door de deelnemende stakeholders. Het is aan de gemeenteraad om een keuze te maken uit de 5 omschreven scenario's.
	45 (5551AB Valkenswaard) De Weitens ECO tuinderij en Wilma's terras	2	In augustus 2020 zijn mijn vrouw en ik geïnterviewd omtrent onze visie als eigenaar van De Weitens. Hierbij hebben we duidelijk aangegeven dat wij geen ruimte te zien voor herrie sporten op het Eurocircuit. Wij hebben aangegeven behoorlijk veel last te hebben van de herrie sporten op ons thee terras en met rondleidingen op de ecologische tuinderij. Ik lees daar weinig tot niets van terug in het conceptrapport.	Het verslag van het gesprek met u en uw vrouw is verwerkt in het bijlagenboek van het rapport. U heeft er zelf voor gekozen om niet deel te nemen aan de gezamenlijke bijeenkomsten. Overigens zijn de aspecten geluid en luchtkwaliteit in de beoordeling (zie deel 4) nadrukkelijk aan bod gekomen.
	45 (5551AB Valkenswaard) De Weitens ECO tuinderij en Wilma's terras	3	Ik heb me ook verbaasd over de uitbreiding van het Eurocircuit terrein van 40 naar 69 ha. Het is onbegrijpelijk en onacceptabel dat meer dan 20 ha natuur en agrarisch gebied veranderd wordt in leisure, cross of parkeerterrein. In H 12.1 staat letterlijk: 'Valkenswaard beschouwt haar natuur als het goud van de gemeente. In haar toekomstvisie 2030 heeft behoud en versterking van groen daarom een belangrijke plek gekregen'. Voor mij is jullie zelf bedacht scenario 5 volledig in strijd met deze uitspraak en wordt deze uitbreiding ten koste van natuur op geen enkele manier duidelijk gemaakt in jullie rapport voor de gemeenteraad.	Zie de reactie op punt 5.
	45 (5551AB Valkenswaard) De Weitens ECO tuinderij en Wilma's terras	4	Ik begrijp jullie geloof in de kracht van de representatieve enquête (H 9.2) onder de inwoners van Valkenswaard niet. Wat heeft dit voor zin? Volgens mij is het zoeken naar een justificatie van het eigen gelijk. Ik heb reeds bij mijn interview in augustus 2020 aangegeven dat de mening van omwonenden zwaarder moet wegen dan de mening van een willekeurige burger in Valkenswaard. Als mij een mening wordt gevraagd over uitbreiding van het circuit in Zandvoort wordt gevraagd zal ik daar makkelijker positief over zijn omdat het mij niet direct treft. Eenzelfde vergelijking is bij het Eurocircuit te trekken.	De mening van de omwonenden telt zeker mee, vandaar het uitvoerig doorlopen proces met stakeholders (DEEL II van de rapportage). Daarnaast kan de gemeenteraad bij haar meningsvorming ook gebruik maken van de resultaten van de representatieve enquête én die van de feedback op de concept rapportage. Op deze wijze kan de gemeenteraad een weloverwogen besluit nemen.
	45 (5551AB Valkenswaard) De Weitens ECO tuinderij en Wilma's terras	5	Tevens heb ik een alternatief scenario aangedragen waarin plaats is voor wonen, natuur en plaats voor alle verenigingen maar niet voor herrie sport. Over dit alternatief scenario lees ik alleen in mijn eigen gespreksverslag. Dus het lijkt alsof jullie daar niets mee gedaan hebben.	Uw alternatieve scenario is toegevoegd aan het gespreksverslag in het bijlagenboek deel V. Reeds eerder hebben wij u aangegeven dat u door deel te nemen aan de gezamenlijke bijeenkomsten uw idee had kunnen inbrengen.

	45 (5551AB Valkenswaard) De Weitens ECO tuinderij en Wilma's terras	6	Mijn conclusie is dat dit rapport geen basis kan vormen voor onze gemeenteraad om een afgewogen beslissing te nemen over de toekomst van het Eurocircuit terrein. Ten eerste zijn de gekozen scenario's arbitrair gekozen en vervolgens maakt het rapport op geen enkele manier duidelijk wat de echte gevolgen de scenario's zijn. Dit kan nooit leiden tot een breed gedragen bestemmingsplan.	Het proces is open en transparant gevoerd zoals omschreven in DEEL II van de rapportage. De scenario's zijn inhoudelijk beschreven in DEEL III en zijn beoordeeld. De resultaten van de beoordeling zijn te lezen in DEEL IV van de rapportage. Op basis van de rapportage, inclusief de resultaten van de feedback en de enquête kan de gemeenteraad een weloverwogen besluit nemen.
20-05-2021	46 TWC de Kempen	1	<p>Complimenten aan de opstellers van deze rapportage. De rapportage is erg uitgebreid met alle toelichting, die heel nuttig is. Volledigheid en in het bijzonder uitgebreidheid vallen positief op. Voor een leek zijn sommige bijlagen moeilijk te beoordelen.</p> <p>Wij hopen dat de beslissende instanties zoals o.a. de leden van de gemeenteraad zich ook uitvoerig hebben verdiept in de voor ons als vereniging(en) zo belangrijke materie. Wij kijken dan ook uit naar een samenkost met de vertegenwoordigers van de gemeentelijke overheid en stakeholders, om ons standpunt inhoudelijk verder te kunnen toelichten.</p> <p>Het vervolg van het proces "Omgeving Eurocircuit" zal ongetwijfeld nog enige tijd vergen. Het niet willen meewerken van belanghebbenden zoals Plec of Groen en Heem zal, zo vrezen wij, vertragend gaan werken in de zo noodzakelijke voortgang van het proces. Wij hebben grote zorgen om de medegebruikers</p> <p>van het Eurocircuit zoals Rallycross en MTV. Verdere vertraging kan voor hen een ramp worden. Het kan en mag niet de bedoeling zijn dat het niet meewerken van genoemde belanghebbenden, Plec of Groen en Heem, de uitstekende en prettige samenwerking van de op het Eurocircuit gevestigde verenigingen zal ontcrachten. Voor ons is het dan ook onbegrijpelijk dat Groen en Heem en Plec geen deel uit willen maken van de beoogde samenwerking van alle belanghebbenden. Het democratische proces dat aan de visie-ontwikkeling van het Eurocircuit ten grondslag ligt, wordt door deze partijen ernstig ondermijnd. Het niet willen of kunnen geven van de reden waarom deze partijen geen goedkeuring willen verlenen aan bijvoorbeeld het gespreksverslag zoals genoemd op pagina 21 van de rapportage getuigt ons inziens van een weinig coöperatieve instelling c.q. houding om samen met alle partijen te komen tot een voor Valkenswaard en zijn inwoners waardevol Eurocircuit. Om het eenmaal ingenomen standpunt dat men tegenstander is van de herriesport en/of daarvoor geen draagvlak onder deze lieden heeft gekregen, zou toch niet de argumentatie mogen zijn om buitengewoon rigide niet aan gesprekken of gezamenlijke bijeenkomsten deel te nemen. De maatschappelijke, sociale en sportieve meerwaarde van een zich ontwikkelend Eurocircuit wordt daardoor ontkend. Groen en Heem en de</p>	Wij bedanken indiener voor de reactie op de concept rapportage.

		<p>vertegenwoordigers van Plec plaatsen zichzelf daarmee buiten het speelveld om samen met de verenigingen op het Eurocircuit tot een toekomst bestendig nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuit te komen. Helaas geven deze partijen bij herhaling niet thuis en wensen niet met andere partijen in gesprek te gaan. Zoals in de "Conceptrapportage Toekomst Eurocircuit" terecht wordt erkend, is het Eurocircuit meer dan alleen een terrein voor "herriesport". In het plangebied vinden óók verenigingsactiviteiten van TWC de Kempen, BMX Lion D'Or, de Politiehondenvereniging de Verdediger en de schutterij van het Martinus Gilde plaats. Grote evenementen van nationale en internationale omvang en allure; denk aan de NK's wielrennen (cyclocross en BMX) en een WK BMX. In dit kader missen wij dan ook de inbreng die de overkoepelende sportbonden en of het NOC*NSF hadden kunnen geven over de waarde en de kansen die er voor zo'n uniek complex als het Eurocircuit in de komende jaren zijn.</p> <p>Van de in de conceptrapportage genoemde scenario's genieten er een tweetal om meerdere redenen onze voorkeur. Vanuit TWC de Kempen genieten scenario 2 "Huidig feitelijk legaal gebruik vastleggen in nieuw bestemmingsplan" en scenario 5 "Het combinatiescenario" nadrukkelijk de voorkeur. Wij hebben ons hierin laten leiden door de op de pagina's 106 t/m 138 door de opstellers van de rapportage genoemde beoordeling van de diverse scenario's. Indien daarop prijs wordt gesteld, willen wij onze motivatie en gemaakte afweging graag nader duiden.</p>	
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Bijlage 16

Het PON/Telos

Representa- tieve enquête



Toekomst Eurocircuit terrein in Valkenswaard

Resultaten vragenlijst onder inwoners

Toekomst Eurocircuit terrein in Valkenswaard

Resultaten vragenlijst onder inwoners

Britte van Dalen MSc

Ir. Jolanda Luijten

Colofon

Het PON & Telos heeft dit onderzoek verricht in opdracht van



Auteur(s)

Britte van Dalen MSc

Ir. Jolanda Luijten

Datum

mei 2021



© 2021 Het PON & Telos

Het auteursrecht van deze publicatie berust bij Het PON & Telos. Gehele of gedeeltelijke overname van teksten is toegestaan, mits daarbij de bron wordt vermeld.

Vermenigvuldiging en publicatie in een andere vorm dan dit rapport is slechts toegestaan na schriftelijke toestemming van Het PON & Telos. Hoewel deze publicatie met de grootst mogelijke zorg is samengesteld, kan Het PON & Telos geen enkele aansprakelijkheid aanvaarden voor eventuele fouten.

Meer informatie

www.hetpon-telos.nl

Samenvatting

Inleiding

De gemeente Valkenswaard werkt momenteel, samen met belanghebbenden en betrokkenen, aan een nieuw toekomstplan voor het Eurocircuit terrein. Het toekomstplan wordt gevormd aan de hand van scenario's, die zijn ingevuld met betrokkenen en belanghebbenden. Om de mening van de inwoners van Valkenswaard ten aanzien van (de toekomst van) het Eurocircuit terrein in beeld te brengen, heeft Het PON & Telos in opdracht van de gemeente een vragenlijst onder inwoners uitgezet. De resultaten van dit onderzoek brengen in beeld wat de betekenis is van het Eurocircuit terrein voor de inwoners van Valkenswaard, hoe zij de huidige situatie ervaren en hoe zij aankijken tegen de verschillende (elementen uit de) scenario's voor de toekomst van het Eurocircuit terrein.

Respons

In totaal hebben 1.348 inwoners uit Valkenswaard de vragenlijst ingevuld. Van de 3.000 inwoners die van de gemeente een uitnodiging ontvingen (steekproef), vulden 988 inwoners de vragenlijst in. Dit is een responspercentage van 33%. Daarnaast hebben 360 inwoners van Valkenswaard zelf een toegangscode opgevraagd en de vragenlijst ingevuld. Met dit aantal kunnen we betrouwbare uitspraken doen over de populatie van Valkenswaard.

Betekenis van het Eurocircuit terrein: huidige situatie

Voor ruim de helft (54%) van de respondenten is het Eurocircuit terrein (zeer) belangrijk, voor 17 procent een beetje en voor 29 procent niet. Aan respondenten is gevraagd op welke manier zij betrokken zijn bij het Eurocircuit terrein. Ruim een derde (35%) is omwonende, vier op de tien respondenten (41%) bezoeken het terrein wel eens bij evenementen van de motor- en rallysport en ongeveer een kwart (23%) bezoekt het terrein wel eens bij andere evenementen. 31 procent is niet betrokken bij het Eurocircuit terrein.

Bijna alle respondenten (94%) vinden dat het terrein een belangrijk thuishonk is voor diverse verenigingen in Valkenswaard. Een grote meerderheid is van mening dat het Eurocircuit terrein een belangrijke bijdrage levert aan de bekendheid van Valkenswaard (87%), belangrijk is voor (het voortbestaan van) de gemotoriseerde sporten in Valkenswaard (85%), een belangrijke bijdrage levert aan de economie van Valkenswaard (80%) en belangrijk is voor (het voortbestaan van) de gemotoriseerde sport in Nederland (74%). Slechts 9 procent geeft aan dat het terrein niet belangrijk is voor Valkenswaard.

Drie kwart (74%) van de respondenten ervaart geen knelpunten met betrekking tot het Eurocircuit terrein. Inwoners die wel knelpunten ervaren, ervaren met name geluidsoverlast ten tijde van evenementen (17%), geluidsoverlast door gemotoriseerde sportverenigingen bij trainingen (13%) en verkeersoverlast voor en na afloop van evenementen (11%). Ook vindt 16 procent dat de activiteiten op het Eurocircuit terrein slecht zijn voor natuur en milieu. Respondenten die aangeven omwonende te zijn, ervaren vaker knelpunten dan respondenten die zichzelf niet als omwonende beschouwen.

Toekomst van het Eurocircuit terrein

We hebben inwoners de vijf scenario's, die de gemeente samen met betrokkenen en belanghebbenden heeft opgesteld, voorgelegd. Respondenten staan het meest positief tegenover scenario 2 (situatie behouden: huidig feitelijk gebruik legaliseren), gevolgd door scenario 5 (combinatiescenario) en 4 (maximaal faciliteren crossen). Over scenario 1 (Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur) en 3 (Eurocircuit terrein omvormen tot leisurezone) zijn beduidend minder inwoners positief.

Bij ieder scenario noemen respondenten zowel positieve als negatieve punten.

- **Scenario 1 (Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuurgebied)**
Het argument dat het meest genoemd wordt, is dat extra natuur altijd gestimuleerd moet worden. Natuur is goed voor een gezondere leefomgeving. Dit scenario zou het terrein toegankelijker maken voor meer verschillende doelgroepen. Ook wordt in dit scenario de ervaren overlast van het huidige Eurocircuit terrein tegengegaan. Negatief aan dit scenario vindt men dat de verenigingen die op dit moment gebruik maken van het terrein hun plek verliezen en sportactiviteiten en evenementen verdwijnen. Dit heeft volgens respondenten negatieve gevolgen voor de bekendheid en reuring in Valkenswaard en daarmee ook voor de economie. De focus zou volgens respondenten moeten worden gelegd op behoud en versterking van de reeds bestaande natuur in Valkenswaard en eventueel groenere invulling in en om het Eurocircuit terrein, maar het Eurocircuit terrein moet niet verdwijnen voor meer natuur.
- **Scenario 2 (situatie behouden: huidig feitelijk gebruik legaliseren)**
Het behoud van het circuit voor verenigingen en andere activiteiten wordt bij dit scenario als positief punt gezien. Het beter vastleggen van wat wel en niet mag en toename van handhaving vindt men goed. Dit geeft duidelijkheid. Inwoners die met het circuit in deze vorm zijn opgegroeid, hechten er waarde aan om het op deze manier te behouden. De activiteiten en evenementen zorgen voor reuring en zijn belangrijk voor onder andere de aantrekkelijkheid en lokale economie van Valkenswaard. Ook zou behoud van het circuit voorkomen dat motorcrossers de natuurgebieden intrekken. Over de negatieve aspecten van dit scenario is men verdeeld; de één vindt dat er niet genoeg ruimte gelaten wordt aan de gemotoriseerde sporten, een ander vindt juist dat er niet genoeg gedaan wordt tegen de milieubelasting en de (geluids-)overlast van de gemotoriseerde sporten. Daarnaast worden er vragen gesteld over hoe bestaande problemen als geluid- en parkeer- en verkeersoverlast in dit scenario geminimaliseerd worden.
- **Scenario 3 (Eurocircuit terrein omvormen tot leisurezone)**
Positief aan dit scenario vinden respondenten dat het meer mogelijkheden biedt voor het gebied. Door diverse activiteiten op het terrein is het terrein toegankelijker voor een breder publiek. Een leisuregebied kan meer naamsbekendheid creëren voor Valkenswaard en toerisme stimuleren. Daarmee kan het bijdragen aan de economie van Valkenswaard en zorgen voor werkgelegenheid. Het wordt in dit scenario als negatief gezien dat verenigingen geen plek meer hebben om samen te komen en hierdoor mogelijk verdwijnen. Dit scenario zou ook kunnen leiden tot een grotere

drukte en daarmee (nieuwe vormen van) overlast. Bovendien zouden er reeds genoeg recreatieplekken zijn.

- **Scenario 4 (maximaal faciliteren crossen)**

Het behoud van het circuit wordt, net als bij scenario 2, als positief punt gezien. Men vindt het goed dat de gemotoriseerde sport zich bij dit scenario het meest kan ontwikkelen en het Eurocircuit op de kaart blijft staan in de (internationale) gemotoriseerde sport. Het verduurzamen van de gemotoriseerde sporten wordt als positief gezien, al vreest men er ook voor dat dit op korte termijn lastig te realiseren is. Een aantal respondenten ziet bij dit scenario een risico op een toename van de overlast voor omwonenden, onder andere in de vorm van geluid, stank, parkeren en vervuiling. Daarnaast maken sommigen zich zorgen over verdringing van de niet-gemotoriseerde activiteiten in dit scenario.

- **Scenario 5 (combinatiescenario)**

Respondenten vinden het positief dat het terrein op deze manier breder toegankelijk wordt. Ze vinden het positief dat de huidige verenigingen gebruik kunnen blijven maken van het terrein en dat het terrein tegelijkertijd meer diverse mogelijkheden biedt voor andere doelgroepen. Het 'voor ieder wat wils' – principe in dit scenario wordt als groot pluspunt gezien. Men twijfelt wel over de realiseerbaarheid van dit scenario, zowel in praktische zin (voldoende oppervlakte) als over de samenwerking tussen verschillende partijen. Een deel van de respondenten vindt dit scenario nog te onduidelijk om de gevolgen ervan te overzien. Het gebrek aan scherpe keuzes (ten opzichte van de andere scenario's) doet sommige respondenten vrezen voor 'ruis' in de besluitvorming.

Acht op de tien (80%) respondenten zijn van mening dat het Eurocircuit terrein in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden. Respondenten die aangeven omwonende te zijn, zijn het daar minder vaak mee eens. Van de respondenten die aangeven dat het terrein in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden of hier geen duidelijke mening over hebben, geeft 32 procent aan dat inwoners vrij gebruik moeten kunnen maken om buiten verengingsverband gemotoriseerde sporten te beoefenen, 46 procent vindt van niet. 8 procent is van mening dat het aantal uren dat met motorgeluid gecrost mag worden op het terrein moet worden verlaagd, zeven op de tien respondenten (70%) vinden van niet. Daarnaast vindt 39% juist dat het aantal uren moet worden verhoogd. 27 procent is het hier niet mee eens. Men is verdeeld over de mate waarin men het belangrijk vindt dat de auto- en motorsporten op het Euroterreincircuit moeten overgaan naar elektrische motoren.

Een ruime meerderheid van de respondenten (88%) is van mening dat de niet-gemotoriseerde verenigingen die op dit moment gebruik maken van het terrein, daar in de toekomst ook gebruik van moeten kunnen maken. 59 procent vindt dat het terrein (ook) ruimte moet bieden aan andere/nieuwe niet-gemotoriseerde verenigingen. Over de toegankelijkheid van het terrein voor vrije recreatie zijn de meningen verdeeld. Dit geldt ook voor de vraag of er meer natuur op het Eurocircuit terrein moet komen.

Verschillen tussen inwoners uit de steekproef en inwoners die niet in de steekproef zitten

Inwoners die niet in de steekproef zitten, maar zelf een toegangscode bij de gemeente hebben aangevraagd, zijn vaker direct betrokken bij het Eurocircuit terrein dan inwoners uit de steekproef. Zij geven vaker aan dat het Eurocircuit terrein voor hen persoonlijk zeer belangrijk is (39%) dan inwoners uit de steekproef (23%). Ook geven zij vaker aan omwonende te zijn (48% t.o.v. 30%), het terrein vaker te bezoeken bij motor- en rallysport (55% t.o.v. 35%) en bij andere evenementen (27% t.o.v. 21%). Daarnaast zijn zij vaker lid/vrijwilliger bij één van de verenigingen die gebruik maken van het terrein (10% t.o.v. 3%). De inwoners die niet in de steekproef zitten zijn veel minder vaak niet betrokken bij het Eurocircuit terrein (13%) dan inwoners uit de steekproef (37%).

Uit de resultaten blijkt dat inwoners die niet in de steekproef zitten een meer uitsproken mening over (de toekomst van) het Eurocircuit terrein hebben dan inwoners uit de steekproef. Het gaat hierbij zowel om meningen van inwoners die een voorkeur hebben voor het behoud van het Eurocircuit, als meningen van inwoners die een voorkeur hebben voor een andere invulling van het Eurocircuit terrein.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Scenario's	1
1.3	Vragenlijst onder inwoners	2
1.4	Onderzoeksverantwoording	2
1.5	Leeswijzer	4
2	Resultaten	5
2.1	Betekenis van het Eurocircuit terrein: huidige situatie	5
2.2	Toekomst van het Eurocircuit terrein	10
2.2.1	Scenario 1: Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur	10
2.2.2	Scenario 2: Situatie behouden: huidige feitelijk gebruik legaliseren	11
2.2.3	Scenario 3: Eurocircuit terrein omvormen tot leisurezone	13
2.2.4	Scenario 4: Maximaal faciliteren crossen	14
2.2.5	Scenario 5: Combinatiescenario	16
3	Achtergrondgegevens respondenten	22

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Over het Eurocircuit is de afgelopen jaren veel te doen geweest. In 2019 zorgde de actualisatie van het bestemmingsplan voor veel discussie onder de vele verschillende betrokkenen bij het circuit. De gemeente werkt momenteel, samen met belanghebbenden en betrokkenen, aan een nieuw toekomstplan voor het terrein. Het toekomstplan wordt gevormd aan de hand van scenario's, die zijn ingevuld met betrokkenen en belanghebbenden. Deze scenario's worden voorgelegd aan de gemeenteraad op basis waarvan zij het besluit neemt welk scenario het vertrekpunt vormt voor de actualisatie van het bestemmingsplan uit 1977. In feite wordt hiermee de toekomst van het Eurocircuit bepaald.

1.2 Scenario's

Samen met belanghebbenden en betrokken heeft de gemeente 5 scenario's opgesteld:

1. Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur

Alle voorzieningen op het Eurocircuit terrein worden verwijderd, waarna het terrein wordt omgevormd tot natuurgebied. Het gebied is openbaar toegankelijk en fiets-, wandel- en MTB-routes bieden ruimte voor recreatie.



2. Situatie behouden: huidig feitelijk gebruik legaliseren

In dit scenario blijft de situatie zoals deze nu is. Het huidige gebruik door de verenigingen wordt vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan. Voor de motor- en autorallysport geldt dat zij ieder apart tot 8 uur per week gemotoriseerde sport mogen beoefenen en maximaal 3 weekenden per jaar 8 uur of langer. Illegale gebouwen op het terrein worden verwijderd.



3. Eurocircuit terrein omvormen tot leisurezone

In dit scenario verdwijnen alle huidige voorzieningen van het terrein en wordt het terrein opnieuw ontwikkeld naar een gebied voor vrijetijdsbesteding en recreatie. In dit scenario heeft een commerciële marktpartij het Eurocircuit terrein in bezit en exploiteert het geheel. De gemeente zal randvoorwaarden opstellen waaraan deze ontwikkeling moet voldoen. Om u een idee te geven, onder vrijetijdsbesteding en recreatie kunt u bijvoorbeeld verstaan: een pretpark, actieve buitensporten, klimpark, speeltuin of een fitnesscentrum. NB: er is geen sprake van een mogelijke koper van deze grond om dit plan te ontwikkelen. Het gaat erom wat u vindt van dit idee.



4. Maximaal faciliteren crossen

In dit scenario wordt de motor- en rallysport op het Eurocircuit terrein maximaal gefaciliteerd. Dit betekent dat de huidige gemotoriseerde sporten mogen uitbreiden en de huidige verenigingen gebruik blijven maken van het terrein. Hierbij geldt de voorwaarde dat de autorallysport (NRV) zal verduurzamen door elektrische motoren te gebruiken die een stuk minder geluid maken. Ook motorsportvereniging (MVV) streeft naar verduurzaming van hun sport. Over de geluidsreductie worden realistische en meetbare afspraken gemaakt.



5. Combinatiescenario

Dit scenario gaat uit van een combinatie van functies op het Eurocircuit terrein. De huidige verenigingen (ook motorcross en rallycross) blijven actief. Hierbij worden afspraken gemaakt over duurzaamheid en beperking van geluidshinder. Er is nadrukkelijk aandacht voor toevoeging van natuur en behoud van natuurwaarden. Recreatiemogelijkheden worden toegevoegd door het aanleggen van fiets- en wandelpaden en buitenspeelmogelijkheden zoals bijvoorbeeld een klimbos, kleinschalige horeca en mogelijk kunst en cultuur. Nieuwe verenigingen zijn welkom om het aanbod uit te breiden. Het terrein krijgt een meer open karakter en wordt toegankelijker.

1.3 Vragenlijst onder inwoners

Gemeente Valkenswaard wil in deze fase van het opstellen van het toekomstplan ook graag weten wat de mening van de inwoners van de gemeente is ten aanzien van de toekomstplannen voor het Eurocircuit terrein.

Het PON & Telos heeft in opdracht van de gemeente Valkenswaard een onderzoek onder inwoners uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is in beeld te brengen wat de betekenis is van het Eurocircuit terrein voor de inwoners van Valkenswaard, hoe zij de huidige situatie ervaren en peilen van het draagvlak voor de verschillende (elementen uit de) scenario's voor de toekomst van het Eurocircuit terrein.

1.4 Onderzoeksverantwoording

Onderzoeksmethodiek

Het PON & Telos heeft een online vragenlijst uitgezet onder inwoners van Valkenswaard. De opzet en inhoud van de vragenlijst is afgestemd met de gemeente.

De gemeente heeft uit de Basisregistratie Personen (BRP) een aselecte steekproef van 3.000 inwoners getrokken op basis van leeftijdsgroepen. Deze 3.000 inwoners zijn door de gemeente per brief uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. In deze brief stond een link naar de online vragenlijst en een persoonlijke toegangscode. Daarnaast was er de mogelijkheid om een schriftelijke vragenlijst bij de gemeente op te vragen.

Om ook inwoners van Valkenswaard die buiten de steekproef vielen én inwoners van buiten Valkenswaard de mogelijkheid te bieden hun mening over de toekomst van het

Eurocircuitterrein kenbaar te maken en de vragenlijst in te vullen, konden zij bij de gemeente een persoonlijke toegangscode opvragen.

Uit ervaring weten we dat een algemene oproep voor deelname kan betekenen dat vooral mensen die een uitgesproken mening over het Eurocircuit terrein hebben (voor- of tegen) de vragenlijst zullen invullen. Daarom hebben we ervoor gekozen om niet met een open link te werken, maar met persoonlijke toegangscode. Hierdoor is het mogelijk bij het analyseren van de data eventuele verschillen tussen antwoorden van respondenten in de steekproef en respondenten die zelf een toegangscode hebben opgevraagd, in beeld te brengen. Indien er zich significante verschillen¹ voordoen tussen beide groepen, geven we dit in het rapport aan.

NOOT: In deze rapportage presenteren we de resultaten van inwoners van de gemeente Valkenswaard. De antwoorden van respondenten die niet woonachtig zijn in de gemeente Valkenswaard zijn niet meegenomen in de analyses. De gemeente ontvangt separaat aan dit rapport een databestand met de antwoorden van respondenten die niet in de gemeente Valkenswaard woonachtig zijn.

Veldwerkperiode

Inwoners uit de steekproef ontvingen op dinsdag 13 april een uitnodiging per brief. Daarnaast heeft de gemeente via de lokale en sociale media het onderzoek kenbaar gemaakt en inwoners die niet in de steekproef vielen, gewezen op de mogelijkheid om een toegangscode voor de vragenlijst bij de gemeente op te vragen. De vragenlijst stond uit van dinsdag 13 april tot en met zondag 2 mei.

Respons

In totaal hebben 1.348 inwoners van Valkenswaard de vragenlijst ingevuld. Van de 3.000 inwoners die een uitnodiging ontvingen (steekproef), vulden 988 inwoners de vragenlijst in. Dit is een responspercentage van 33%. Daarnaast vulden 360 inwoners van Valkenswaard de vragenlijst in die zelf een toegangscode hebben opgevraagd. De vragenlijst is door 74 inwoners van buiten Valkenswaard ingevuld.

Weging naar leeftijd

De respons bij steekproefonderzoek is meestal geen juiste afspiegeling van de verdeling naar leeftijd van de gehele populatie, maar vaak verschillen de antwoorden van jongere en oudere inwoners wel van elkaar. Daarom hebben we na verwerking van de vragenlijsten de verdeling van leeftijd in de steekproef vergeleken met en gewogen naar de werkelijke verdeling in de populatie (bron: CBS).

¹ Getoetst is of de resultaten van de groep respondenten uit de steekproef significant afwijken ten opzichte van de groep respondenten die zelf een code heeft opgevraagd. Of een resultaat significant afwijkt is afhankelijk van de grootte van de groep respondenten (n) en de spreiding van de antwoorden. Om erachter te komen of een groep significant afwijkt ten opzichte van de andere groepen, maken we gebruik van een independent samples T-test of een Chi-kwadraat toets. Deze toetsen vergelijken het gemiddelde van de ene groep met het gemiddelde van de andere groep(en) en kijkt of het verschil statistisch significant is.

Door weging op de variabele leeftijd wordt over- en ondervetegenwoordiging van bepaalde leeftijdsgroepen in de respons gecorrigeerd en kunnen we ervan uitgaan dat de antwoorden van de respondenten representatief op dit kenmerk zijn voor de daadwerkelijke populatie en dat de resultaten niet te wijten zijn aan de toevallige samenstelling van de groep respondenten. Voor de weging naar leeftijd hanteren we de volgende categorieën: 18 tot en met 29 jaar; 30 tot en met 39 jaar; 40 tot en met 54 jaar; 55 tot en met 64 jaar; 65 tot en met 74 jaar en 75 jaar en ouder.

Betrouwbaarheid

Het aantal inwoners dat de vragenlijst volledig heeft ingevuld is voldoende om betrouwbare uitspraken te doen. Om betrouwbare uitspraken te doen over de populatie van Valkenswaard van 18 jaar en ouder zijn minimaal 385 reacties nodig. We hanteren hierbij een betrouwbaarheidsinterval van 95% en een maximale foutenmarge van 5%. Dit is een gangbare norm die gehanteerd wordt in populatieonderzoek. Bij een aantal van 1.348 respondenten komen we uit op een foutenmarge van 2,6%.

1.5 Leeswijzer

In dit rapport leest u de resultaten van het vragenlijstonderzoek onder inwoners van Valkenswaard over de toekomst van het Eurocircuit terrein.

We presenteren de resultaten van de respondenten in tabellen met een korte beschrijving. De gerapporteerde 'n' in de tabeltitel heeft betrekking op het aantal respondenten dat de vraag heeft ingevuld. In dit rapport geven we de resultaten van alle respondenten die de vragenlijst hebben ingevuld weer. Dit betekent dat zowel de reacties van inwoners uit de steekproef als reacties van inwoners die zelf een toegangscode hebben opgevraagd zijn meegenomen. Indien er zich een significant verschil in de resultaten voordoet tussen beide groepen, benoemen we dit. De reacties op de open vragen hebben we samengevat.

In de rapportage leest u eerst wat de betekenis is van het Eurocircuit terrein voor de inwoners van Valkenswaard en hoe zij de huidige situatie ervaren (paragraaf 2.1). Vervolgens gaan we in op hoe de inwoners denken over de toekomst van het Eurocircuit terrein (paragraaf 2.2). In hoofdstuk 3 zijn de achtergrondgegevens van de respondenten weergegeven.

2 Resultaten

2.1 Betekenis van het Eurocircuit terrein: huidige situatie

Bij aanvang van de vragenlijst is de volgende toelichting gegeven op het Eurocircuit terrein:

Het Eurocircuit terrein

Op het Eurocircuit terrein beoefenen verschillende verenigingen hun sport. De motorcrossbaan wordt gebruikt door Motor Vereniging Valkenswaard, de autorallycrossbaan door de Nederlandse Rallysport Vereniging, de fietscrossbaan door Lion D'or en de wielersbaan door ToerWielersClub de Kempen. Verder maken Politie Honden Vereniging De Verdediger en schutterij Sint Martinus Gilde Valkenswaard gebruik van het terrein. Voor de motor- en autorallysport geldt dat zij ieder apart tot 8 uur per week gemotoriseerde sport mogen beoefenen en maximaal 3 weekenden per jaar 8 uur of langer.



Tabel 1 Hoe belangrijk is het Eurocircuit terrein voor u persoonlijk?
(n=1.348)

	%
Zeer belangrijk	27
Belangrijk	27
Een beetje belangrijk	17
Niet belangrijk	29

Voor ruim de helft (54%) van de respondenten is het Eurocircuit terrein (zeer) belangrijk. 17 procent geeft aan het Eurocircuit terrein een beetje belangrijk te vinden en voor 29 procent is het niet belangrijk.

Inwoners die niet in de steekproef zitten, geven significant vaker aan dat het Eurocircuit terrein voor hen persoonlijk zeer belangrijk is (39% t.o.v. 23%) dan inwoners uit de steekproef. Ook geven zij minder vaak aan dat het terrein een beetje (13% t.o.v. 19%) of niet belangrijk (19% t.o.v. 33%) voor hen is.

Tabel 2 Op welke manier bent u betrokken bij het Eurocircuit terrein?
(meerdere antwoorden zijn mogelijk) (n=1.348)

	%
Ik ben omwonende van het Eurocircuit terrein	35
Ik bezoek het Eurocircuit terrein wel eens bij evenementen van de motor- en rallysport (in de tijd voor de coronacrisis)	41
Ik bezoek het Eurocircuit terrein wel eens bij andere evenementen (fietscross, wiel- en andere evenementen)	23
Ik ben lid van/vrijwilliger bij één van de verenigingen die gebruik maken van het terrein	4
Ik bezoek het Eurocircuit terrein wel eens vanwege een andere reden	5
Ik ben niet betrokken bij het Eurocircuit terrein	31

Ruim een derde (35%) van de respondenten is omwonende van het Eurocircuit terrein. Vier op de tien respondenten (41%) bezoeken het terrein wel eens bij evenementen van de motor- en rallysport en ongeveer een kwart (23%) bezoekt het terrein wel eens bij andere evenementen. 31 procent is niet betrokken bij het Eurocircuit terrein.

Inwoners die niet in de steekproef zitten, zijn significant vaker omwonenden van het Eurocircuit terrein (48% t.o.v. 30%) dan inwoners uit de steekproef. Zij geven vaker aan het terrein wel eens te bezoeken bij evenementen van de motor- en rallysport (55% t.o.v. 35%) en bij andere evenementen (27% t.o.v. 21%). Ook zijn zij vaker lid van/vrijwilliger bij één van de verenigingen die gebruik maken van het terrein (10% t.o.v. 3%) en bezoeken het terrein ook iets vaker vanwege andere redenen (8% t.o.v. 4%). Zij zijn minder vaak **niet** betrokken bij het Eurocircuit terrein (13% t.o.v. 37%).

Verschillen inwoners uit steekproef en inwoners die niet in de steekproef zitten

Uit bovenstaande twee vragen blijkt dat voor de mensen die zelf een code hebben aangevraagd, het Eurocircuit terrein belangrijker is dan voor de mensen uit de steekproef en dat zij vaker direct betrokken zijn bij het Eurocircuit terrein. Zoals u zult lezen in de rest van de rapportage duiden de resultaten erop dat inwoners die niet in de steekproef zitten, een meer uitgesproken mening hebben over (de toekomst van) het Eurocircuit terrein dan inwoners uit de steekproef.

Tabel 3 In hoeverre bent u het eens of oneens met onderstaande stellingen over het Eurocircuit terrein? (%)

	N	(helemaal) eens	niet eens, niet oneens	(helemaal) oneens
Het is een belangrijk thuishonk voor diverse verenigingen in Valkenswaard (fietscross, wielrennen, hondensport, het gilde)	1.323	94	4	2
Het levert een belangrijke bijdrage aan de bekendheid van Valkenswaard	1.326	87	5	7
Het is belangrijk voor (het voortbestaan van) de gemotoriseerde sport in Valkenswaard	1.301	85	7	8
Het levert een belangrijke bijdrage aan de economie in Valkenswaard	1.281	80	8	12
Het is belangrijk voor (het voortbestaan van) de gemotoriseerde sport in Nederland	1.276	74	13	13
Het Eurocircuit terrein is niet belangrijk voor Valkenswaard	1.305	9	6	85

Bijna alle respondenten (94%) geven aan dat terrein een belangrijk thuishonk is voor diverse verenigingen in Valkenswaard. Bijna negen op de tien respondenten zijn van mening dat het Eurocircuit terrein een belangrijke bijdrage levert aan de bekendheid van Valkenswaard (87%) en 85 procent vindt dat het terrein belangrijk is voor (het voortbestaan van) de gemotoriseerde sport in Valkenswaard.

Acht op de tien respondenten vinden dat het terrein een belangrijke bijdrage levert aan de economie van Valkenswaard. Drie kwart (74%) is van mening dat het terrein belangrijk is voor (het voortbestaan van) de gemotoriseerde sport in Nederland. Slechts 9 procent geeft aan dat het terrein niet belangrijk is voor Valkenswaard.

Inwoners die niet in de steekproef zitten, zien het belang van het Euroterrein circuit voor de verschillende voorgelegde aspecten in iets mindere mate dan inwoners uit de steekproef. Zij zijn het significant minder vaak eens en vaker oneens met de volgende stellingen:

- Het is een belangrijk thuishonk voor diverse verenigingen in Valkenswaard' (92% t.o.v. 95% / 3% (helemaal) oneens t.o.v. 1%).
- Het levert een belangrijke bijdrage aan de bekendheid van Valkenswaard' (81% (helemaal) eens t.o.v. 90% / 15% (helemaal) oneens t.o.v. 5%).
- Het is belangrijk voor (het voortbestaan van) de gemotoriseerde sport in Valkenswaard (80% (helemaal) eens t.o.v. 86% / 4% neutraal t.o.v. 8% / 16% (helemaal) oneens t.o.v. 6%).
- Het levert een belangrijke bijdrage aan de economie in Valkenswaard' (76% (helemaal) eens t.o.v. 82% / 3% neutraal t.o.v. 10% / 21% (helemaal) oneens t.o.v. 9%).
- Het is belangrijk voor (het voortbestaan van) de gemotoriseerde sport in Nederland (8% neutraal t.o.v. 15% / 20% (helemaal) oneens t.o.v. 11%).

Tot slot geven inwoners die niet in de steekproef zitten vaker aan dat het Eurocircuit terrein niet belangrijk is voor Valkenswaard (14% (helemaal) eens t.o.v. 7% en 82% (helemaal) oneens t.o.v. 86%) dan inwoners uit de steekproef.

Voor een aantal stellingen is het aandeel respondenten dat neutraal antwoord in deze groep kleiner dan bij de groep respondenten uit de steekproef. Dit duidt er op dat respondenten die niet in de steekproef zitten een meer uitgesproken mening hebben.

Andere redenen waarom het Eurocircuit terrein belangrijk voor Valkenswaard is

Respondenten konden in een open vraag aangeven als er volgens hen nog andere redenen waren, waarom het Eurocircuit terrein belangrijk is voor Valkenswaard. 723 respondenten maakten van deze mogelijkheid gebruik.

Het Eurocircuit terrein heeft volgens veel respondenten een belangrijke aantrekkingskracht op toeristen, belangstellenden, dagjesmensen en de (internationale) crosswereld in het bijzonder. De naamsbekendheid van Valkenswaard in Nederland, maar ook in het buitenland en zelfs wereldwijd wordt dan ook vaak genoemd. Respondenten geven aan dat veel georganiseerde activiteiten direct samenhangen met het Eurocircuit terrein en dat het terrein op die manier voor levendigheid zorgt in Valkenswaard. Een veelgenoemd voorbeeld is de Dakar pre-proloog die op de landelijke televisie uitgezonden wordt. Het Eurocircuit zet Valkenswaard op de kaart.

Ook wordt aangegeven dat het Eurocircuit terrein zorgt voor een grotere diversiteit aan te beoefenen sporten en activiteiten voor mensen uit Valkenswaard en omgeving. Veel mensen beleven plezier aan het Eurocircuit terrein. Zij vinden het belangrijk om Valkenswaard aantrekkelijk te houden, ook vooral voor de jeugd.

Tevens wordt benoemd dat het Eurocircuit terrein een alternatief biedt voor het crossen in natuurgebieden, wat bevorderlijk is voor het natuurbehoud in de omgeving. Daarnaast wordt het belang van het economische aspect nog verder toegelicht met voorbeelden: grotere toestroom van mensen voor de winkels en horeca in het centrum, hotels en campings en ook toeleveranciers plukken er de vruchten van. Tot slot wordt benoemd dat het Eurocircuit terrein verweven is met Valkenswaard en deel uitmaakt van de historie en het erfgoed van Valkenswaard.

Tabel 4 Ervaart u in de huidige situatie knelpunten met betrekking tot het Eurocircuit terrein? Zo ja, welke knelpunten?
(meerdere antwoorden zijn mogelijk) (n=1.348)

	%
Nee, ik ervaar geen knelpunten	74
Ja, geluidsoverlast ten tijde van evenementen	17
Ja, de activiteiten op het Eurocircuit terrein zijn slecht voor natuur en milieu	16
Ja, geluidsoverlast door gemotoriseerde sportverenigingen (bij trainingen)	13
Ja, verkeersoverlast voor en na afloop van evenementen	11
Ja, parkeeroverlast ten tijde van evenementen	7
Ja, iets anders	4

Drie kwart (74%) van de respondenten ervaart geen knelpunten in de huidige situatie met betrekking tot het Eurocircuit terrein, een kwart (26%) ervaart wel een of meerdere knelpunten. Het gaat hierbij met name om geluidsoverlast ten tijde van evenementen (17%), geluidsoverlast door gemotoriseerde sportverenigingen bij trainingen (13%) en

verkeersoverlast voor en na afloop van evenementen (11%). Ook vindt 16 procent van de respondenten dat de activiteiten op het Eurocircuit terrein slecht zijn voor natuur en milieu.

We hebben bij deze vraag gekeken of er significante verschillen zijn tussen de antwoorden van respondenten die aangeven omwonende te zijn en respondenten die zichzelf niet als omwonende beschouwen. Omwonenden ervaren vaker knelpunten (32%) dan niet-omwonenden (23%).

- Omwonenden ervaren vaker geluidsoverlast ten tijde van evenementen (25%) dan niet-omwonenden (13%).
- Omwonenden ervaren vaker geluidsoverlast door gemotoriseerde sportverenigingen bij trainingen (21%) dan niet-omwonenden (9%).
- Omwonenden ervaren vaker verkeersoverlast voor en na afloop van evenementen (14%) dan niet-omwonenden (9%).
- Omwonenden ervaren vaker parkeeroverlast ten tijde van evenementen (10%) dan niet-omwonenden (5%).
- Omwonenden zijn vaker van mening dat activiteiten op het Eurocircuit terrein slecht zijn voor natuur en milieu (21%) dan niet-omwonenden (13%).

Inwoners die niet in de steekproef zitten ervaren ook iets vaker knelpunten (30% t.o.v. 25%) dan inwoners uit de steekproef. Zij ervaren vaker:

- Inwoners die niet in de steekproef zitten ervaren vaker geluidsoverlast bij evenementen (23%) dan inwoners uit de steekproef (15%).
- Inwoners die niet in de steekproef zitten ervaren vaker geluidsoverlast door gemotoriseerde sportvereniging bij trainingen (22%) dan inwoners uit de steekproef (10%).
- Inwoners die niet in de steekproef zitten ervaren vaker parkeeroverlast ten tijde van evenementen (10%) dan inwoners uit de steekproef (6%).
- Inwoners die niet in de steekproef zitten zijn vaker van mening dat activiteiten op het terrein slecht zijn voor natuur en milieu (21%) dan inwoners uit de steekproef (14%).

Respondenten konden hun antwoord op de vorige vraag toelichten. 474 respondenten maakten van deze mogelijkheid gebruik. We maken hierbij onderscheid tussen de groep die heeft aangekruist geen overlast te ervaren en de groep die heeft aangekruist wel overlast te ervaren.

Toelichting van respondenten die geen overlast ervaren (337 reacties)

Respondenten die geen knelpunten ervaren benoemen dat bij elk evenement nadelen horen, maar zij hier zelf geen hinder van ondervinden. Aangezien de evenementen maar enkele keren per jaar zijn, bestempelen zij geluid wat hier vandaan komt niet als overlast. Wel geeft men aan dat de mate waarin zij geluid horen tijdens een evenement ook afhankelijk is van hoe de wind staat. Respondenten zijn van mening dat de evenementen goed geregeld zijn, wat als positief wordt ervaren. Ze worden tijdig aangekondigd en na afloop is de verkeersafwikkeling goed geregeld. Wel wordt het punt van milieuvuiling genoemd, al geven mensen aan dat, doordat evenementen maar een paar keer per jaar

voorkomen en in de toekomst mogelijk gebruik van elektrische auto's of motoren gemaakt zal worden, dit ook te overzien is.

Toelichting van respondenten die wel overlast ervaren (137 reacties)

Respondenten ervaren met name knelpunten bij de gemotoriseerde sport en de bijbehorende evenementen. Ook door deze groep wordt door de meesten aangegeven dat, wanneer de frequentie van het aantal evenementen beperkt blijft, ze wel last hebben van geluid, maar dit niet direct bestempelen als overlast. Ook zij benoemen dat de mate van overlast wel afhankelijk is van hoe de wind staat. Veel respondenten geven aan te beseffen dat elk evenement overlast met zich meebrengt, maar accepteren dit omdat veel mensen plezier ervaren aan de evenementen en het maar enkele keren per jaar is.

Er is ook een groep mensen die aangeeft wel overlast te ervaren van het Eurocircuit terrein. Dit betreft met name mensen die dichtbij het Eurocircuit terrein wonen. Zij hebben last van het geluid en de verkeersdruk. Ook noemen respondenten dat de gemotoriseerde sport(eventement)en niet meer van deze tijd zijn. Er komt veel stikstof vrij wat slecht is voor het milieu en de natuur en het geeft geen fijne geur. Ook geven enkele omwonenden aan dat er wel eens bedreigingen gedaan worden naar hen toe. Deze respondenten zien graag dat Valkenswaard streeft naar een groene omgeving. Gemotoriseerde sport in deze vorm past daar niet bij.

2.2 Toekomst van het Eurocircuit terrein

Er zijn door de gemeente samen met betrokkenen en belanghebbenden vijf scenario's opgesteld voor een mogelijke invulling van het Eurocircuit terrein in de toekomst. Alle vijf scenario's zijn voorgelegd in de vragenlijst. Per scenario zijn inwoners gevraagd wat zij wel en/of wat zij niet goed vinden aan het voorgestelde scenario.

In deze paragraaf geven we per scenario een samenvatting weer van de antwoorden van de respondenten.

2.2.1 Scenario 1: Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur

Scenario 1: Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur

Alle voorzieningen op het Eurocircuit terrein worden verwijderd, waarna het terrein wordt omgevormd tot natuurgebied. Het gebied is openbaar toegankelijk en fiets-, wandel- en MTB-routes bieden ruimte voor recreatie.



Positieve punten van scenario 1

Het argument dat het meest genoemd wordt is dat extra natuur altijd gestimuleerd moet worden. Meer groen en natuur creëert een gezondere leefomgeving: voor mens en dier. Het is goed voor het milieu, zorgt voor rust en voor meer ruimte voor recreatie zoals wandel- en

fietsroutes. Dit scenario zou het terrein toegankelijker maken voor meer verschillende doelgroepen. Dit heeft mogelijk ook een positief effect op het toerisme in Valkenswaard. Een groot pluspunt aan dit scenario is dat de ervaren overlast van het huidige Eurocircuit terrein wordt tegengegaan en er een rustige plek voor in de plaats komt.

Negatieve punten van scenario 1

Respondenten wijzen erop dat het verdwijnen van het Eurocircuit negatieve gevolgen heeft voor verenigingen, sportactiviteiten en evenementen. Het terrein heeft een nuttige en waardevolle bestemming voor veel mensen en verenigingen. In dit scenario zullen verenigingen hun plek verliezen. Men vindt het wel belangrijk dat sportverenigingen sportactiviteiten kunnen blijven organiseren. Er zou dan gezocht moeten worden naar een alternatieve plek voor de verenigingen, sportclubs en evenementen, waar minder mensen er overlast van ondervinden. Vooral voor de motor- en autocross zal dit heel lastig, wellicht onmogelijk, zijn.

Respondenten vinden het niet nodig dat het Eurocircuit moet verdwijnen, omdat er al genoeg natuur in Valkenswaard te vinden is. De focus zou moeten worden gelegd op behoud en versterking van bestaande natuur. Ze geven wel aan dat er gekeken mag worden naar een groenere manier van invulling van het terrein of om het terrein heen. Daarnaast geeft ook een aantal respondenten aan zich zorgen te maken wat dit scenario betekent voor de economie, aangezien het Eurocircuit terrein in belangrijke mate bijdraagt aan de bekendheid en toerisme van Valkenswaard. Een kleine groep respondenten ziet geen minpunten aan dit scenario.

2.2.2 Scenario 2: Situatie behouden: huidige feitelijk gebruik legaliseren

Scenario 2: Situatie behouden: huidige feitelijk gebruik legaliseren

In dit scenario blijft de situatie zoals deze nu is. Het huidige gebruik door de verenigingen wordt vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan. Voor de motor- en autorallysport geldt dat zij ieder apart tot 8 uur per week gemotoriseerde sport mogen beoefenen en maximaal 3 weekenden per jaar 8 uur of langer. Illegale gebouwen op het terrein worden verwijderd.



Positieve punten van scenario 2

Het behoud van het circuit voor verenigingen en andere activiteiten wordt als positief punt gezien. Respondenten vinden het goed dat het huidige gebruik gehandhaafd wordt en het circuit als zodanig behouden blijft, mede vanwege de (inter)nationale bekendheid. Respondenten die met het circuit in de huidige vorm zijn opgegroeid, lichten toe dat zij het daarom ook graag zo willen behouden. Het sociale aspect van de verenigingen die nu actief zijn op het Eurocircuit wordt belangrijk gevonden. De niet-gemotoriseerde verenigingen (wielerbaan, fietscross, hondensport, gilde) behouden bij dit scenario hun huisvesting en

ook de gemotoriseerde sporters wordt het gegund om hun hobby te kunnen blijven beoefenen.

Het beter vastleggen van wat wel en niet mag en toename van handhaving worden als positief ervaren. Dit biedt duidelijkheid voor de gebruikers. Verder spreekt het verwijderen van illegale gebouwen en het opknappen van resterende gebouwen aan. Ook vinden respondenten het goed dat dit scenario meer ruimte biedt voor het legaal organiseren van evenementen. Dit zorgt blijvend voor reuring en is belangrijk voor onder andere de aantrekkelijkheid en lokale economie van Valkenswaard.

Enkele respondenten vinden het plan goed omdat bestaande gebruikers of verenigingen in dit scenario niet de dupe worden van nieuwe omwonenden die bezwaren aantekenen vanwege ervaren overlast. Wel moet er volgens respondenten voor gewaakt worden dat het gebruik van het circuit bij dit scenario niet alsnog toeneemt. Al met al wordt met name het 'compromis' tussen het kunnen blijven uitoefenen van de gemotoriseerde sporten en het verminderen van langdurige geluidsoverlast voor omwonenden als belangrijkste pluspunt gezien, mits er goed gehandhaafd wordt. Ook benoemen enkele respondenten dat het behoud van het circuit ervoor zou zorgen dat de motorcrossers niet de natuurgebieden intrekken.

Negatieve punten van scenario 2

De respondenten geven wisselende antwoorden over wat ze minder goed vinden aan dit scenario. De één vindt dat er niet genoeg ruimte gelaten wordt aan de gemotoriseerde sporten, een ander vindt juist dat er niet genoeg gedaan wordt tegen de milieubelasting en de (geluids-)overlast. Enkel zien een risico dat het gebruik door motor- en rallysport alsnog méér dan de aangegeven hoeveelheden uren en weekenden zal worden toegestaan. Bovendien willen de gemotoriseerde verenigingen hun sport waarschijnlijk altijd in het weekend beoefenen – dat is namelijk nu de praktijk, wat betekent dat er vrijwel ieder weekend gecroost zal worden.

Anderen zien de drie weekenden per jaar juist als (te) weinig. De vraag wordt gesteld of dit aantal voldoende is om het Eurocircuit financieel gezond te houden en of er wel meer niet-gemotoriseerde evenementen ('stille evenementen') georganiseerd mogen worden. Daarnaast wordt opgemerkt dat de gemeente Valkenswaard eigenaar is van het circuit en dat zij in die functie baat zouden hebben bij meer exploitatie van het circuit, wat beloftes op handhaving van o.a. tijden voor gemotoriseerd sporten minder geloofwaardig zou maken. Verder wordt aangegeven dat het legaliseren van de bestaande activiteiten een signaal zou geven dat wanneer men lang genoeg illegale activiteiten doorzet, de regelgeving zich uiteindelijk daaraan aan zal passen (in plaats van andersom).

Bij dit scenario vragen respondenten zich wel af hoe bestaande problemen zoals parkeeroverlast of eventuele hinder in dit scenario geminimaliseerd worden. De infrastructuur rondom het circuit kan de toestroom niet verwerken. Tot slot wordt benoemd dat de milieubelasting en de stank- en geluidsoverlast die omwonenden nu ervaren blijven bestaan in dit scenario.

2.2.3 Scenario 3: Eurocircuit terrein omvormen tot leizurezone

Scenario 3: Eurocircuit terrein omvormen tot leizurezone

In dit scenario verdwijnen alle huidige voorzieningen van het terrein en wordt het terrein opnieuw ontwikkeld naar een gebied voor vrijetijdsbesteding en recreatie. In dit scenario heeft een commerciële marktpartij het Eurocircuit terrein in bezit en exploiteert het geheel. De gemeente zal randvoorwaarden opstellen waaraan deze ontwikkeling moet voldoen. Om u een idee te geven, onder vrijetijdsbesteding en recreatie kunt u bijvoorbeeld verstaan: een pretpark, actieve buitensporten, klimpark, speeltuin of een fitnesscentrum. NB: er is geen sprake van een mogelijke koper van deze grond om dit plan te ontwikkelen. Het gaat erom wat u vindt van dit idee.



Positieve punten van scenario 3

Dit scenario biedt meer mogelijkheden voor het gebied. Respondenten zien graag meer recreatiemogelijkheden, al geldt dit niet voor alle vormen van vrijetijdsbesteding. Men vindt het goed dat er activiteiten voor buitensport mogelijk worden gemaakt, wat gezond is voor mensen. Het scenario biedt een natuurvriendelijke vrijetijdsbesteding voor jong en oud. Als er diverse activiteiten op het terrein te vinden zijn is het terrein toegankelijker voor een breder publiek en biedt het ook een plek voor kinderen/jongeren om hun vrije tijd te besteden.

Een leisuregebied kan meer naamsbekendheid creëren voor Valkenswaard en toerisme stimuleren. Het kan bijdragen aan de economie en zorgen voor werkgelegenheid. Het betrekken van een commerciële partij kan voordelen bieden, omdat deze meer gericht is op het aantrekken van bezoekers en kijkt wat nodig is voor het dorp en het stimuleren van toerisme. Ook sluit Leisure goed aan bij de al omliggende recreatieplekken zoals de Kempervennen. Tenslotte wordt als pluspunt voor dit scenario genoemd dat een leisurezone waarschijnlijk minder geluidsoverlast zal veroorzaken, met uitzondering van een pretpark, doordat autocross en motorcross zullen verdwijnen. Respondenten opperen ook de mogelijkheid om leisure en het Eurocircuit te combineren, zodat de bestaande verenigingen die gebruik maken van het terrein ook invulling krijgen in het scenario.

Negatieve punten van scenario 3

Het wordt als negatief gezien dat in dit scenario verenigingen geen plek meer hebben om samen te komen en hierdoor mogelijk verdwijnen. Dit scenario zou kunnen leiden tot een grotere drukte en daarmee ook tot (nieuwe vormen van) overlast. Met name het idee van een pretpark wakkert zorgen aan voor geluids- en milieuoverlast. Ook andere invullingen van een leisurezone zouden tot nieuwe vormen van overlast kunnen leiden, zoals extra verkeersstromen. Een deel van de respondenten ziet het Eurocircuit niet graag verdwijnen en ziet dit als negatief aspect aan dit scenario. Omdat Nederland niet veel motor- en autocrosssterreinen heeft en omdat het bijdraagt aan de economie van Valkenswaard vinden zij dit belangrijk om te behouden.

Een ander argument tegen dit scenario dat regelmatig genoemd is, is dat er in (de buurt van) Valkenswaard al genoeg recreatieplekken zijn zoals plekken voor actieve buitensport, klimgelegenheid, speeltuinen en fitnesscentra. Tenslotte wordt benoemd dat het spontane en Valkenswaardse karakter van het Eurocircuit terrein en de betrokkenheid van de dorpsgenoten door een commerciële exploitatie mogelijk verdwijnt.

2.2.4 Scenario 4: Maximaal faciliteren crossen

Scenario 4: Maximaal faciliteren crossen

In dit scenario wordt de motor- en rallysport op het Eurocircuit terrein maximaal gefaciliteerd. Dit betekent dat de huidige gemotoriseerde sporten mogen uitbreiden en de huidige verenigingen gebruik blijven maken van het terrein. Hierbij geldt de voorwaarde dat de autorallysport (NRV) zal verduurzamen door elektrische motoren te gebruiken die een stuk minder geluid maken. Ook motorsportvereniging (MVV) streeft naar verduurzaming van hun sport. Over de geluidsreductie worden realistische en meetbare afspraken gemaakt.



Positieve punten van scenario 4

Respondenten vinden behoud van het Eurocircuit terrein een positief punt aan dit scenario. Het circuit wordt door hen gezien als deel van het DNA van Valkenswaard en een waardevolle ontmoetingsplek. Daarnaast vindt men het Eurocircuit een visitekaartje voor Valkenswaard. Dat met dit scenario de bestaande verenigingen gebruik kunnen blijven maken van het terrein wordt gezien als een groot pluspunt. Ook vindt men het goed dat de gemotoriseerde sport zich bij dit scenario het meest kan ontwikkelen en het Eurocircuit op de kaart blijft staan in de (internationale) gemotoriseerde sport. Op de overgang naar elektrische motoren met het oog op minder belasting voor het milieu wordt positief gereageerd. Dit geldt ook voor het maken van realistische afspraken over geluidsoverlastvermindering. Enkelens voegen hieraan toe dat dit plan alleen acceptabel is als per direct verbrandingsmotoren op het circuit verboden worden. Respondenten zien het aspect van de elektrische motoren en andere manieren van verduurzaming als manier om goed door te kunnen ontwikkelen richting de toekomst. Het hebben van een koploperspositie hierin vinden enkele respondenten zeer positief. Sommigen zien mogelijkheden om bijvoorbeeld elektrische auto's te testen op het circuit, ten behoeve van de doorontwikkeling van elektrische auto's. Daarnaast hopen veel respondenten dat omwonenden bij dit scenario minder last hebben van het circuit door de verschillende innovaties, waardoor men vreedzamer naast elkaar kan bestaan. Sommigen betwijfelen dit echter, en denken dat tegenstanders, wanneer geluid en milieubelasting gereduceerd zijn, weer andere kritiekpunten zullen vinden. Respondenten noemen dat alle mogelijke partijen betrokken moeten worden bij dit plan om het te laten slagen.

Over het uitbreiden van de activiteiten op het circuit is men verdeeld. Geen beperkingen wordt door een aantal respondenten als goed bevonden, omdat het circuit er al lag voordat

de omwonenden er gingen wonen. Anderen geven aan dat alles goed is aan dit scenario, als er maar geen extra overlast uit voortkomt.

Negatieve punten van het scenario

Een aantal respondenten ziet bij dit scenario een risico op een toename van de overlast voor omwonenden, onder andere in de vorm van geluid, stank, parkeren en vervuiling. Enkeligen vragen zich af wat 'maximaal faciliteren' en 'realistische afspraken' in de praktijk in zullen houden. Het 'uitbreiden' in het scenario roept hierdoor weerstand op.

Net als bij scenario 2 missen enkele respondenten oplossingen voor de problematiek rondom parkeren en infrastructuur. Enkele respondenten verwachten dat de verkeersoverlast door de uitbreiding van activiteiten en evenementen meer op de voorgrond zal komen, na de overgang naar elektrische voertuigen. Men verwacht ook dat de handhaving van onder andere de geluidsvermindering een wassen neus zal zijn. Daarnaast worden er vraagtekens gezet bij de uitvoerbaarheid en de termijn van dit plan. Zo geeft een respondent aan dat het scenario te hypothetisch van aard is, omdat het over ontwikkelingen in de toekomst gaat. In het verlengde hiervan vragen sommige respondenten zich af in hoeverre dit scenario op korte termijn te realiseren is, aangezien dit sterk afhankelijk is van technologische ontwikkelingen. Men vreest dat de gemotoriseerde sporten de transitie niet snel genoeg kunnen maken. Anderen merken op dat elektrische voertuigen zeer kostbaar kunnen zijn, waardoor de toegankelijkheid van gemotoriseerde sporten voor mensen met een kleinere portemonnee mogelijk in het geding komt. Een overgangsregeling of een mix worden geopperd, een verplichting zoals in het scenario voorgesteld ziet een aantal respondenten niet zitten.

Daarnaast wordt gehoopt dat de grote evenementen nog wel Valkenswaards aan zullen doen, wanneer het circuit en haar verenigingen op deze manier verduurzaamd worden. Een uitzondering voor evenementen als bijvoorbeeld de pre-Dakar wordt geopperd. Sommige respondenten vrezen dat de 'charme' van de motorsport verloren gaat wanneer er overgegaan wordt op elektrische motoren ("motoren moet je horen"), anderen vinden het juist prettig dat dit scenario voor minder geluidsoverlast zorgt.

Tot slot mist een aantal respondenten de mogelijkheid om op het Eurocircuit terrein nog iets anders te doen dan gemotoriseerde sporten beoefenen, zoals wandelen, fietsen, buitenspelen en nieuwe activiteiten in verenigingsverband. Ook maken sommige respondenten zich zorgen om verdringing van de niet-gemotoriseerde activiteiten op het terrein door het maximaal faciliteren van de gemotoriseerde activiteiten en verenigingen.

2.2.5 Scenario 5: Combinatiescenario

Scenario 5: Combinatiescenario

Dit scenario gaat uit van een combinatie van functies op het Eurocircuit terrein. De huidige verenigingen (ook motorcross en rallycross) blijven actief. Hierbij worden afspraken gemaakt over duurzaamheid en beperking van geluidshinder. Er is nadrukkelijk aandacht voor toevoeging van natuur en behoud van natuurwaarden. Recreatiemogelijkheden worden toegevoegd door het aanleggen van fiets- en wandelpaden en buitenspeelmogelijkheden zoals bijvoorbeeld een klimbos, kleinschalige horeca en mogelijk kunst en cultuur. Nieuwe verenigingen zijn welkom om het aanbod uit te breiden. Het terrein krijgt een meer open karakter en wordt toegankelijker.

Positieve punten van het scenario

Respondenten vinden positief aan dit scenario dat er een verbreding plaatsvindt van activiteiten en dat het terrein breed toegankelijk zal zijn voor iedereen, niet alleen voor liefhebbers van de motorsport. Men vindt het goed dat de huidige verenigingen gebruik kunnen blijven maken van het terrein en het terrein tegelijkertijd meer diverse mogelijkheden biedt voor andere doelgroepen. Zo kunnen meer mensen in Valkenswaard plezier van het Eurocircuit hebben en wordt het terrein ten volle benut. Dit draagt bij aan een levendigere gemeenschap. Daarnaast ziet men door de mogelijkheden voor onder andere kleinschalige horeca ook kansen voor de lokale economie.

De aandacht voor natuur en de afspraken over duurzaamheid en beperking van geluidshinder worden ook als positieve punten genoemd.

Het open karakter van het terrein wanneer dit alles gerealiseerd is spreekt eveneens aan. De aandacht voor alle belangen wordt door respondenten als heel positief ervaren, wat naar verwachting op breed draagvlak kan rekenen. Het 'voor ieder wat wils' – principe in dit scenario wordt als het grootste pluspunt gezien. Woorden als 'acceptabel compromis', 'voor ieder wat' en 'ideale scenario waar iedereen zich wel in kan vinden' komen voorbij. Daarnaast passeren ook zinnen de revue als 'alles beter dan geen cross', evenals 'alles is goed aan het plan, behalve motorcross en rallycross'.

Negatieve punten van het scenario

Respondenten geven aan dat dit scenario mogelijk te veel van het goede is en twijfelen over de realiseerbaarheid ervan. Men twijfelt of de oppervlakte van het gebied voldoende groot is voor dit scenario en of alle verschillende partijen inderdaad zo harmonieus samen zouden kunnen werken als in het scenario geschetst wordt. Sommigen geven aan dat de huidige activiteiten en de natuurwaarden per definitie op gespannen voet staan. In dat kader vragen sommigen zich ook af of de vele verschillende soorten activiteiten (gemotoriseerde sport en natuur) elkaar niet in de weg zullen zitten, of dat door de veelheid aan ambities niet alle onderdelen de aandacht krijgen die ze verdienen. Ook voorzien respondenten een situatie in de toekomst waarop de nieuwe faciliteiten zich alsnog tegen de gemotoriseerde sporten kunnen keren.

Een ander punt dat wordt genoemd is dat er al genoeg recreatiemogelijkheden zijn in de omgeving of dat er andere plaatsen zijn in Valkenswaard die kunnen worden benut voor nieuwe recreatiemogelijkheden. Sommigen geven aan dat er qua geplande activiteiten een overlap en daarmee concurrentie ontstaat met de nabijgelegen Kempervennen, Rofra en de IJshoeve-speeltuin. Ook geven respondenten aan dat er al genoeg natuur, fiets- en wandelpaden in de omgeving zijn. Daarnaast worden zorgen geuit over een gebrek aan toezicht en risico op vernielingen aan spullen van verenigingen rondom het vrij wandelen over het terrein.

Het scenario is voor een deel van de respondenten nog te onduidelijk om de gevolgen ervan te overzien. Zo vragen enkelen zich af wat het aantal uren geluidsoverlast per week door de gemotoriseerde sporten zal zijn en wat de andere activiteiten aan mogelijke overlast kunnen veroorzaken. Een aantal respondenten benoemt ook dat de huidige overlast voor omwonenden met dit scenario niet zal veranderen. Wederom mist men een (concreet) plan om geluidshinder en parkeer- en verkeersoverlast te voorkomen en twijfelt men aan de haalbaarheid, met name rondom de (handhaving van) geluidsreductie en verduurzaming van de rallysporten.

Het gebrek aan scherpe keuzes (ten opzichte van de andere scenario's) doet sommige respondenten vrezen voor 'ruis' in de besluitvorming, waarbij niet duidelijk is waarvoor of voor wie het Eurocircuit uiteindelijk is. Een deel van de respondenten ziet in dit scenario toch te veel van de oorspronkelijke opzet van het circuit verloren gaan. Anderen willen meegeven dat het Eurocircuit terrein wel van en voor de mensen van Valkenswaard moet blijven.

Tabel 5 Kunt u per scenario aangeven of u positief, neutraal of negatief tegenover het scenario staat? (%)

	N	positief	neutraal	negatief
Scenario 1: Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur	1.325	19	11	70
Scenario 2: Situatie behouden: huidig feitelijk gebruik legaliseren	1.323	62	20	19
Scenario 3: Scenario 3: Eurocircuit terrein omvormen tot leisurezone	1.302	9	25	66
Scenario 4: Maximaal faciliteren crossen	1.324	48	22	31
Scenario 5: Combinatiescenario	1.307	49	25	26

We hebben per scenario gevraagd of inwoners hier positief, neutraal of negatief tegenover staan. Zes op de tien (62%) respondenten staan positief tegenover scenario 2, twee op de tien (19%) staan hier negatief tegenover. De helft van de respondenten (49%) staat positief tegenover scenario 5, een kwart (26%) staat hier negatief tegenover. Eveneens de helft van de respondenten (48%) staat positief tegenover scenario 4, bijna een derde (31%) staat hier negatief tegenover.

Over scenario 1 en 3 zijn relatief minder respondenten positief. Twee op de tien (19%) respondenten staan positief tegenover scenario 1, zeven op de tien (70%) staan hier

negatief tegenover. Een op de tien respondenten (9%) staat positief tegenover scenario 4, twee derde (66%) staat hier negatief tegenover.

Samenvattend staan respondenten het meest positief tegenover scenario 2 (situatie behouden: huidig feitelijk gebruik legaliseren), gevolgd door scenario 5 (combinatiescenario) en 4 (maximaal faciliteren crossen). Over scenario 1 (Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur) en 3 (Eurocircuit terrein omvormen tot leisurezone) zijn beduidend minder inwoners positief.

We hebben bij deze vraag gekeken of er significante verschillen zijn tussen de antwoorden van respondenten die aangeven omwonende te zijn en respondenten die zichzelf niet als omwonende beschouwen.

- Omwonenden staan vaker positief (24%) tegenover scenario 1 dan niet-omwonenden (16%).
- Omwonenden staan vaker positief (51%) tegenover scenario 4 dan niet-omwonenden (45%).
- Omwonenden staan minder vaak positief (58%) en vaker negatief (25%) tegenover scenario 2 dan niet-omwonenden (64% positief en 15% negatief).
- Omwonenden staan minder vaak neutraal (15%) tegenover scenario 5 dan niet-omwonenden (25%).

Inwoners die niet in de steekproef zitten hebben vaker een uitgesproken mening en antwoorden over het algemeen minder vaak neutraal dan inwoners uit de steekproef.

- Inwoners die niet in de steekproef zitten staan minder vaak neutraal tegenover scenario 1 (6% t.o.v. 13%), scenario 2 (12% t.o.v. 22%) en scenario 4 (11% t.o.v. 25%) dan inwoners uit de steekproef.
- Inwoners die niet in de steekproef zitten staan vaker negatief (24%) tegenover scenario 2 dan inwoners uit de steekproef (17%).
- Inwoners die niet in de steekproef zitten staan vaker positief (59%) tegenover scenario 4 dan inwoners uit de steekproef (44%).
- Inwoners uit de steekproef staan minder vaak positief (39%) en vaker negatief (35%) tegenover scenario 5 dan inwoners uit de steekproef (52% positief en 23% negatief).

Tabel 6 Bent u van mening dat het Eurocircuit terrein in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden? (n=1.347)

	%
Ja	80
Nee	13
Dat maakt me niets uit / dat weet ik niet	6

Acht op de tien (80%) respondenten zijn van mening dat het Eurocircuit terrein in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden. 13 procent vindt van niet en (voor) 6 procent maakt het niet uit/weet het niet.

We hebben bij deze vraag gekeken of er verschillen zijn tussen de antwoorden van omwonenden en niet-omwonenden. Omwonenden zijn minder vaak van mening dat het Eurocircuit terrein (76% t.o.v. 83%) in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden en zijn vaker van mening dat het Eurocircuit terrein in de toekomst niet voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden (20% t.o.v. 10%). Ook geven zij minder vaak dan niet-omwonenden aan hierover geen mening te hebben (4% t.o.v. 7%).

Inwoners die niet in de steekproef zitten, zijn vaker van mening dat het Euroterrein circuit in de toekomst niet voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden (20%) dan inwoners uit de steekproef (11%). Ook geven zij minder vaak aan dat hen niets uitmaakt of dat zij dit niet weten (1%) ten opzichte van inwoners uit de steekproef (8%).

Tabel 7 We leggen u over gemotoriseerde sporten graag een aantal stellingen voor. Kunt u per stelling aangeven in hoeverre u het eens of oneens bent?* (%)

	N	(helemaal) eens	Niet eens, niet oneens	(helemaal) oneens
Inwoners moeten vrij gebruik kunnen maken van het Eurocircuit terrein om buiten verenigingsverband gemotoriseerde sporten te beoefenen	1.115	32	21	46
Het aantal uren dat met motorgeluid gecroost mag worden op het Eurocircuit terrein moet worden verlaagd	1.115	8	22	70
Het aantal uren dat met motorgeluid gecroost mag worden op het Eurocircuit terrein moet worden verhoogd	1.115	39	34	27
Ik vind het belangrijk dat de auto- en motorsporten op het Eurocircuit terrein overgaan naar elektrische motoren	1.115	28	41	31

* deze stellingen zijn alleen voorgelegd aan respondenten die bij de vorige vraag 'ja' of 'dat maakt me niets uit/dat weet ik niet' hebben geantwoord.

Aan respondenten die hebben aangegeven dat het Eurocircuit terrein in de toekomst wel gebruikt mag worden voor gemotoriseerde sporten of hebben aangegeven dat het hen niets uitmaakt/hier geen mening over te hebben, hebben we vier stellingen voorgelegd.

Een derde (32%) is van mening dat inwoners vrij gebruik moeten kunnen maken van het terrein om buiten verenigingsverband gemotoriseerde sporten te beoefenen, bijna de helft (46%) is het daar niet mee eens. Bijna één op de tien respondenten (8%) is van mening dat het aantal uren dat met motorgeluid gecroost mag worden op het terrein omlaag moet, 70 procent vindt van niet. 39 procent vindt juist dat het aantal uren verhoogd moet worden. 27 procent is het daar niet mee eens.

Over de stelling of men het belangrijk vindt dat de auto- en motorsporten op het Eurocircuit terrein overgaan naar elektrische motoren zijn de meningen verdeeld: 28 procent vindt van wel, 31 procent vindt van niet.

Ook binnen deze groep respondenten² zien we verschillen in antwoorden tussen inwoners die niet in de steekproef zitten en inwoners uit de steekproef.

- Inwoners die niet in de steekproef zitten zijn vaker van mening dat inwoners vrij gebruik moeten kunnen maken van het Eurocircuit terrein om buiten verenigingsverband gemotoriseerde sporten te beoefenen (40% (helemaal) eens / 39% (helemaal) oneens) dan inwoners uit de steekproef (30% (helemaal) eens / 49% (helemaal) oneens).
- Inwoners die niet in de steekproef zitten zijn vaker van mening dat het aantal uren dat met motorgeluid gecroost mag worden op het Euroterrein circuit niet moet worden verlaagd (83% (helemaal) oneens) dan inwoners uit de steekproef (65% (helemaal) oneens).
- Inwoners die niet in de steekproef zitten zijn vaker van mening dat het aantal uren dat met motorgeluid gecroost mag worden moet worden verhoogd (62% (helemaal) eens / 23% (niet eens/niet oneens) / 14% (helemaal) oneens) dan inwoners uit de steekproef (32% (helemaal) eens / 37% (niet eens/niet oneens) / 31% (helemaal) oneens).
- Inwoners die niet in de steekproef zitten vinden het minder belangrijk dat de auto- en motorsporten op het Eurocircuit terrein overgaan naar elektrische motoren (19% (helemaal) eens / 44% (helemaal) oneens) dan inwoners uit de steekproef (31% (helemaal) eens / 27% (helemaal) oneens).

Tabel 8 We willen u (nog) een aantal stellingen voorleggen met verschillende elementen uit de scenario's. Kunt u per stelling aangeven in hoeverre u het eens of oneens bent?

	N	(helemaal) eens	Niet eens, niet oneens	(helemaal) oneens
De niet-gemotoriseerde verenigingen die op dit moment gebruik maken van het Eurocircuit terrein, moeten daar in de toekomst gebruik van kunnen blijven maken	1.333	88	8	4
Het Eurocircuit terrein moet (ook) ruimte bieden aan andere/nieuwe niet-gemotoriseerde verenigingen	1.314	59	27	14
Het Eurocircuit terrein moet een afgesloten terrein blijven en alleen toegankelijk zijn tijdens georganiseerde activiteiten	1.314	43	25	32
Inwoners moeten voor recreatie vrij gebruik kunnen maken van de faciliteiten op het Eurocircuit terrein	1.305	41	27	32
Er moet meer natuur komen op het Eurocircuit terrein	1.307	31	30	39

Tot slot hebben we alle respondenten een aantal stellingen voorgelegd op basis van verschillende elementen uit de scenario's. Bijna negen op de tien (88%) respondenten vinden dat de niet-gemotoriseerde verenigingen die op dit moment gebruik maken van het terrein, daar in de toekomst ook gebruik van moeten kunnen maken.

² Die bij vraag: Bent u van mening dat het Eurocircuit terrein in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden? (tabel 7) 'ja' of 'dat maakt me niets uit/dat weet ik niet' hebben geantwoord.

Zes op de tien (59%) zijn van mening dat het terrein (ook) ruimte moet bieden aan andere/nieuwe niet-gemotoriseerde verenigingen.

Over de toegankelijkheid van het terrein zijn de meningen verdeeld: 43 procent vindt dat het Eurocircuit terrein een afgesloten terrein moet blijven en alleen toegankelijk moet zijn tijdens georganiseerde activiteiten, 32 procent vindt van niet. Daarnaast vindt 41 procent dat inwoners voor recreatie vrij gebruik moeten kunnen maken van de faciliteiten op het Eurocircuit terrein, 32 procent vindt van niet. Ook zijn de meningen verdeeld over meer natuur op het Eurocircuit terrein: 31 procent vindt van wel, 39 procent vindt van niet.

Er zijn verschillen tussen inwoners die niet in de steekproef zitten en inwoners uit de steekproef:

- Inwoners die niet in de steekproef zitten zijn minder vaak van mening dat het Eurocircuit terrein (ook) ruimte moet bieden aan andere/nieuwe niet-gemotoriseerde verenigingen (52% (helemaal) eens / 17% (helemaal) oneens) dan inwoners uit de steekproef (62% (helemaal) eens / 12% (helemaal) oneens).
- Inwoners die niet in de steekproef zitten zijn minder vaak van mening dat inwoners voor recreatie vrij gebruik moeten kunnen maken van de faciliteiten op het Eurocircuit terrein (36% (helemaal) eens / 37% (helemaal) oneens) dan inwoners uit de steekproef (43% (helemaal) eens / 30% (helemaal) oneens).
- Inwoners die niet in de steekproef zitten zijn minder vaak van mening dat er meer natuur op het Euroterrein circuit zou moeten komen (45% (helemaal) oneens) en nemen hierover minder vaak een neutrale positie in (24% niet eens/niet oneens) dan inwoners uit de steekproef (37% (helemaal) oneens en 31% niet eens/niet oneens).

3 Achtergrondgegevens respondenten

In de onderstaande tabellen leest u de ongewogen achtergrondgegevens van de respondenten die de vragenlijst hebben ingevuld.

Tabel 9 Wat is uw leeftijd? (n=1.348)

	N	%
18 – 29 jaar	103	8
30 – 39 jaar	140	10
40 – 49 jaar	243	18
50 – 64 jaar	447	33
65 – 74 jaar	286	21
75 jaar en ouder	129	10
Totaal	1.348	100

Tabel 10 Wat is uw geslacht? (n=1.348)

	N	%
Man	628	47
Vrouw	703	52
Anders / wil ik niet zeggen	17	1
Totaal	1.348	100

HET **pon | telos**



OPGERICHT IN
1947



GEVESTIGD IN
TILBURG

KENNISONDERNEMING

STICHTING ZONDER WINSTOOGMERK

AANTAL MEDEWERKERS

30



INTENSIEVE SAMENWERKINGEN

MET UNIVERSEITEN EN ANDERE
KENNISINSTELLINGEN

SPECIFIEKE THEMA'S

- > VEERKRACHT
- > RUIMTE EN ENERGIE
- > OMGEVING
- > ARBEID
- > CULTUUR
- > ERFGOED
- > MIGRATIE
- > PARTICIPATIE
- > JEUGD
- > STURING

ONZE OPDRACHTGEVERS

- > PROVINCIES
- > GEMEENTEN
- > ZORG- EN WELZIJNSINSTELLINGEN
- > FONDSEN

HET
pon | telos

Over Het PON & Telos

Maatschappelijke besluitvorming verbeteren

Wij zijn een sociale kennisonderneming in het hart van de samenleving. We beschouwen het als onze opdracht om maatschappelijke besluitvorming te verbeteren. Dat doen we door wetenschappelijke kennis met kennis van de praktijk te verbinden. We zijn van data, feiten en cijfers, maar geven die altijd een gezicht. Waarbij iedere stem telt. Voorkeuren en meningen halen we op, onderzoeken we, analyseren we en duiden we. Met prikkelende aanpakken en innovatieve methoden. Daarbij zijn we altijd gericht op duurzaamheid: de harmonieuze verbinding tussen sociale, ecologische en economische doelstellingen. Zo dragen we bij aan de kwaliteit van samenleven, nu en in de toekomst.

Met een multidisciplinair en creatief team van bijna 30 adviseurs en onderzoekers werken we vooral voor lokale en regionale overheden in Nederland (met een sterke kennispositie in Noord-Brabant), maar ook voor corporaties, banken, zorg- en welzijnsinstellingen, fondsen en maatschappelijke organisaties. We werken daarbij intensief samen met universiteiten en andere kennisinstellingen en zijn officieel partner van Tilburg University. Met onze kennis en inzichten adviseren we beleidsmakers en bestuurders. Zodat ze afgewogen keuzes kunnen maken. Zodat ze bestuurlijk kunnen vernieuwen. En zodat ze een positieve impuls kunnen geven aan de samenleving van morgen.

Stationsstraat 20c
5038 ED Tilburg
+31 (0)13 535 15 35
info@hetpon-telos.nl
hetpon-telos.nl

Bijlage 17
Aanvullende
analyse
Het PON/Telos
wijk
Lage Heide

Wijk Lage Heide

Datum: 20 mei 2021

Onderwerp: Nadere analyse vraag 17 en vraag 18 wijk Lage Heide Valkenswaard incl. tabellen

Hieronder zijn de resultaten inclusief tabellen (achtergrondinfo) te vinden van de wijk Lage Heide (steekproef en niet-steekproef) voor de vragen over de houding ten opzichte van de verschillende scenario's en in hoeverre de respondenten van mening zijn dat het Eurocircuit in de toekomst al dan niet voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden.

Responsgroep Lage Heide

De responsgroep uit de wijk Lage Heide omvat in totaal 63 respondenten. Hiervan zijn er 24 uit de steekproef, en 39 die zelf een code hebben aangevraagd (niet-steekproef).

We kunnen een indicatief beeld schetsen op basis van de uitkomsten, waarbij de wijk Lage Heide is afgezet ten opzichte van de resultaten uit geheel Valkenswaard. Onderstaand overzicht geeft dus, gezien de relatief lage responsaantallen, een **indicatief beeld** van de wijk.

Vraag 17: Kunt u per scenario aangeven of u positief, neutraal of negatief tegenover het scenario staat? – Lage Heide (%) (tussen haakjes staan de waarden vermeld die gelden voor de gehele responsgroep)

Lage Heide	N	positief	neutraal	negatief
Scenario 1: Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur	63	50 (19)	8 (11)	42 (70)
Scenario 2: Situatie behouden: huidig feitelijk gebruik legaliseren	62	30 (62)	33 (20)	37 (19)
Scenario 3: Scenario 3: Eurocircuit terrein omvormen tot leisurezone	61	18 (9)	30 (25)	52 (66)
Scenario 4: Maximaal faciliteren crossen	63	25 (48)	12 (22)	63 (31)
Scenario 5: Combinatiescenario	62	46 (49)	21 (25)	34 (26)

Van de respondenten uit de wijk Lage Heide staat de helft (50%) positief tegenover scenario 1, vier op de tien (42%) staan hier negatief tegenover. Ook staat bijna de helft van de respondenten (46%) positief tegenover scenario 5, een derde (34%) staat hier negatief tegenover. Tegenover scenario 2 staat bijna een derde van de respondenten uit Lage Heide positief (30%), maar een vergelijkbaar percentage staat hier neutraal (30%) of negatief (37%) tegenover. Een kwart van de respondenten uit Lage Heide staat positief (25%) tegenover scenario 4, bijna twee derde staat hier negatief tegenover (63%). Het laagst scoort scenario 3. Hier staan twee op de tien (18%) respondenten positief tegenover, een derde neutraal (30%) en de helft negatief (52%).

Verschillen respondenten Lage Heide ten opzichte van hele responsgroep

Uit de analyse blijkt dat de respondenten uit Lage Heide positiever aankijken tegen scenario 1 dan de respondenten uit geheel Valkenswaard. 50% van de 63 respondenten uit Lage Heide

Stationsstraat 20c
5038 ED Tilburg
Postbus 90123
5000 LA Tilburg
013 535 15 35

info@hetpon-telos.nl
hetpon-telos.nl

IBAN NL29 INGB 0666218390
BTW NL8080.20.766.B.01
kvk 41 09 51 86

staat er positief tegenover om het gehele circuit om te vormen tot natuur. Bij de totale responsgroep is dat 19% (1.325 respondenten). Ook staan de respondenten uit Lage Heide positiever tegenover scenario 3, waarbij het circuit wordt omgevormd tot leisurezone: 18% van de respondenten in Lage Heide staat hiertegenover positief, ten opzichte van 9% van de respondenten in geheel Valkenswaard.

Ten opzichte van de hele responsgroep staan de respondenten uit Lage Heide minder positief tegenover scenario 2, waarbij de huidige situatie behouden wordt. 30% staat hier positief tegenover. Bij de hele responsgroep is dat 62%. Evenals tegenover scenario 4, waarbij het crossen maximaal wordt gefaciliteerd. Een kwart van de respondenten uit Lage Heide staat positief tegenover dit scenario (25%), terwijl van alle respondenten uit Valkenswaard, de helft (48%) positief staat tegenover scenario 4.

Op scenario 5, het combinatiescenario, reageren de respondenten uit Lage Heide ongeveer gelijk als het gemiddelde van alle respondenten uit Valkenswaard.

Verschillen respondenten Lage Heide uit steekproef en niet-steekproef:

Gezien de lage n-tallen, komen er geen significante verschillen tussen de steekproef en de niet-steekproef in Lage Heide. Indicatief kunnen we stellen dat de niet-steekproef een meer uitgesproken mening lijkt te hebben bij scenario's 1, 2 en 4, waarbij de steekproef vaker neutraal antwoord. Bij scenario 3 zijn er geen opvallende verschillen. Tegenover scenario 5 lijkt de niet-steekproef aanzienlijk negatiever te staan dan de steekproef.

Vraag 18: Bent u van mening dat het Eurocircuit terrein in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden? – Lage Heide (%) (tussen haakjes staan de waarden vermeld die gelden voor de gehele responsgroep)

	%
Ja	53 (80)
Nee	36 (13)
Dat maakt me niets uit / dat weet ik niet	11 (6)

De helft (53%) van de respondenten uit de wijk Lage Heide is van mening dat het Eurocircuit terrein in de toekomst gebruikt mag worden voor gemotoriseerde sporten. Een derde (36%) is het daar niet mee eens. 11 procent heeft hierover geen mening.

Verschillen respondenten Lage Heide ten opzichte van hele responsgroep

De respondenten uit de wijk Lage Heide geven minder vaak aan dat zij vinden dat het Eurocircuit terrein in de toekomst gebruikt mag worden voor gemotoriseerde sporten dan de respondenten uit geheel Valkenswaard. 53% van de respondenten uit de wijk Lage Heide wil dat het terrein hier in de toekomst voor gebruikt wordt, tegenover 80% bij de gehele responsgroep van gemeente Valkenswaard.

Verschillen respondenten Lage Heide uit steekproef en niet-steekproef:

Ook hier komen gezien de lage n-tallen, geen significante verschillen tussen de steekproef en de niet-steekproef in Lage Heide. Indicatief zien we dat de respondenten uit Lage Heide uit de steekproef vaker aangeven dat het hen niets uitmaakt of dat zij geen mening hebben (28%) dan de respondenten uit Lage Heide die zelf een code hebben opgevraagd (0%).

Achtergrondinformatie analyse

Vraag 17: Kunt u per scenario aangeven of u positief, neutraal of negatief tegenover het scenario staat? (%)

Tabel 1. Scenario 1: Eurocircuit terrein volledig omvormen tot natuur (%)

	N	positief	neutraal	negatief
Steekproef wijk Lage Heide	24	42	16	41
Niet-steekproef wijk Lage Heide	39	55	2	43
Totaal wijk Lage Heide	63	50	8	42
Totaal Valkenswaard	1.325	19	11	70

Tabel 2. Scenario 2: Situatie behouden: huidig feitelijk gebruik legaliseren (%)

	N	positief	neutraal	negatief
Steekproef wijk Lage Heide	24	30	46	24
Niet-steekproef wijk Lage Heide	38	30	24	46
Totaal wijk Lage Heide	62	30	33	37
Totaal Valkenswaard	1.323	62	20	19

Tabel 3. Scenario 3: Eurocircuit terrein omvormen tot leisurezone (%)

	N	positief	neutraal	negatief
Steekproef wijk Lage Heide	24	17	28	56
Niet-steekproef wijk Lage Heide	37	19	32	49
Totaal wijk Lage Heide	61	18	30	52
Totaal Valkenswaard	1.302	9	25	66

Tabel 4. Scenario 4: Maximaal faciliteren crossen (%)

	N	positief	neutraal	negatief
Steekproef wijk Lage Heide	24	27	18	56
Niet-steekproef wijk Lage Heide	39	24	8	68
Totaal wijk Lage Heide	63	25	12	63
Totaal Valkenswaard	1.324	48	22	31

Tabel 5. Scenario 5: Combinatiescenario (%)

	N	positief	neutraal	negatief
Steekproef wijk Lage Heide	24	66	15	20
Niet-steekproef wijk Lage Heide	38	33	24	43
Totaal wijk Lage Heide	62	46	21	34
Totaal Valkenswaard	1.307	49	25	26

Vraag 18: Bent u van mening dat het Eurocircuit terrein in de toekomst voor gemotoriseerde sporten gebruikt mag worden? (%)

Tabel 6.

	N	Ja	Nee	Dat maakt me niets uit / dat weet ik niet
Steekproef wijk Lage Heide	24	55	18	28
Niet-steekproef wijk Lage Heide	39	53	47	0
Totaal wijk Lage Heide	63	53	36	11
Totaal Valkenswaard	1.347	80	13	6