



# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

**M.e.r. voor het bestemmingsplan Eurocircuit  
Valkenswaard**

projectnummer 0474260  
definitief  
7 februari 2022



# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

## M.e.r. voor het bestemmingsplan Eurocircuit Valkenswaard

projectnummer 0474260

definitief  
7 februari 2022

### Opdrachtgever

Gemeente Valkenswaard

VALKENSWAARD

### Gecontroleerd:

datum	beschrijving	vrijgave
7 februari 2022	definitief	

# Inhoudsopgave

Blz.

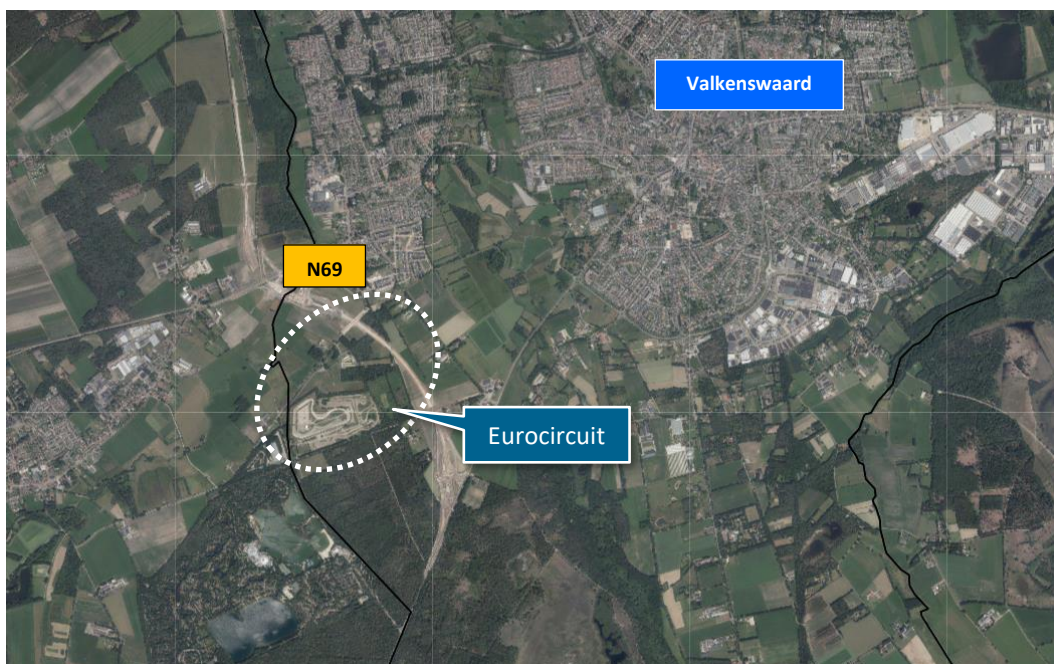
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Over deze Notitie reikwijdte en detailniveau	1
1.2	Beknopte voorgeschiedenis	2
1.3	Waarom een milieueffectrapportage?	4
1.4	Hoe kunt u reageren?	5
1.5	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Planhistorie en voorgenomen ontwikkeling</b>	<b>6</b>
2.1	(Plan)historie Eurocircuit	6
2.2	Voorgenomen ontwikkeling en referentiesituatie	7
2.2.1	Inleiding	7
2.2.2	Het legale en strijdige situatie op het Eurocircuitterrein	9
2.2.3	Voorgenomen gebruik	10
2.2.4	Autonome ontwikkeling en referentiesituatie	11
<b>3</b>	<b>Wat wordt onderzocht in het MER</b>	<b>12</b>
3.1	Voorkeursalternatief en optimalisatievarianten	12
3.2	Vergelijking met de feitelijke, legale situatie op het Eurocircuitterrein en autonome ontwikkelingen	12
3.3	Beoordelingskader	13
3.4	Mitigerende en compenserende maatregelen	15
3.5	Het voorkeursalternatief	16
<b>4</b>	<b>De procedurestappen en inhoudelijke verplichtingen</b>	<b>18</b>
4.1	De procedurestappen	18
4.2	Planning	19
4.3	Inhoudelijke vereisten van het MER	19

## Bijlage 1 Voorgenomen gebruik

# 1 Inleiding

## 1.1 Over deze Notitie reikwijdte en detailniveau

Het Eurocircuitterrein in Valkenswaard (figuur 1.1) is een terrein waar verschillende vormen van sport worden beoefend. Het Eurocircuitterrein biedt ruimte voor trainingen en wedstrijden van de Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV) en de Motorsport Vereniging Valkenswaard (MVV) (figuur 1.2). Naast de gemotoriseerde sporten biedt Eurocircuitterreinterrein ook ruimte aan Wielervereniging TWC de Kempen, Fietscrossvereniging Lion d'Or en Politiehondenvereniging de Verdediger.



Figuur 1.1: Ligging van het Eurocircuitterrein

De bestemmingsplannen van het Eurocircuitterrein zijn sterk verouderd. De gemeente Valkenswaard heeft daarom besloten een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Het vaststellen van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Valkenswaard is het te nemen besluit.

Rond het Eurocircuitterrein is een geluidzone aanwezig, die indertijd 'van rechtswege' is vastgesteld. Deze geluidzone geeft in de huidige situatie beperkingen aan de geluidbelasting rond het Eurocircuitterrein. Gekoppeld aan het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan wordt mogelijk ook deze geluidzone opnieuw vastgesteld. Of dat zal gebeuren is nog afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek in het MER en de afwegingen die op basis daarvan zullen worden gemaakt. Deze zone ligt deels in de gemeente Bergeijk. Een nieuw besluit over de geluidzone moet ook door de raad van de gemeente Bergeijk worden genomen.



Figuur 1.2: Verenigingen op het Eurocircuitterrein

Om het besluit over het bestemmingsplan mogelijk te maken wordt een **milieueffectrapportage (m.e.r.)** doorlopen. Dat betekent dat een **milieueffectrapport (MER)** wordt opgesteld. In het MER worden de milieugevolgen van het Eurocircuitterrein onderzocht. De milieu informatie in het MER wordt gebruikt voor de besluitvorming over het bestemmingsplan. Omdat op voorhand negatieve effecten op Natura 2000 gebieden niet kunnen worden uitgesloten zal bij het MER ook een Passende beoordeling worden gemaakt. In de Passende beoordeling wordt ingegaan op de effecten van het Eurocircuitterrein met bijbehorend gebruik op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Deze Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. De NRD beschrijft de voorgenomen ontwikkeling en maakt inzichtelijk welke milieuaspecten in het MER zullen worden onderzocht. De NRD is daarmee de **onderzoeksagenda** voor het MER.

Om de onderzoeksagenda verder scherp te stellen is inspraak mogelijk. Eenieder kan een reactie geven op deze notitie reikwijdte en detailniveau. Daarnaast vraagt de gemeente een reactie van de in het project 'Toekomst Eurocircuit' vastgestelde en betrokken stakeholders, waaronder ook de buurgemeente Bergeijk.

## 1.2 Beknopte voorgeschiedenis

Het Eurocircuitterrein ligt in de gemeente Valkenswaard, tegen de gemeentegrens met Bergeijk. Het terrein heeft een oppervlakte van ongeveer 61 ha. Onlangs is nieuwe Westparallel N69 geopend, een nieuwe provinciale weg ten westen van de kern Dommelen.



Figuur 1.3: De verschillende vigerende bestemmingsplannen van de gemeente Valkenswaard (blauw Buitengebied 1977, rood Buitengebied 2013, rood over blauw Buitengebied 2013). In het aangrenzende gebied van de gemeente Bergeijk is het Bestemmingsplan Buitengebied Bergeijk 2011 van kracht

Op het Eurocircuitterrein zijn zoals hiervoor aangegeven verschillende verenigingen gehuisvest (zie figuur 1.2). De huidige bestemmingsplannen van het Eurocircuitterrein en de milieuvergunningen voor de gemotoriseerde sporten zijn sterk verouderd en toe aan actualisatie. De bestemmingsplannen dateren uit 1977 en 2013 (zie figuur 1.3) en de milieuvergunningen van de gemotoriseerde sporten uit 1993.

In het verleden zijn al diverse pogingen tot actualisatie van het bestemmingsplan ondernomen. De meest recente poging strandde met het raadsbesluit van 24 oktober 2019<sup>1</sup> om het bestemmingsplan (om meerdere redenen) niet vast te stellen. Dat besluit werd genomen nadat een m.e.r.-procedure was doorlopen, die was gestart met de publicatie van een NRD<sup>2</sup> op 15 februari 2018. Als onderdeel van die procedure is in 2019 een MER opgesteld waarin verschillende alternatieven zijn onderzocht. Over dat MER heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een (negatief) advies uitgebracht<sup>3</sup>. Dit advies is mede gebruikt voor het opstellen van de onderzoeksagenda in deze NRD. Bij het opstellen van het MER wordt, waar mogelijk, gebruik gemaakt van de informatie in het MER uit 2019.

Rond het Eurocircuitterrein is een 'zone van rechtswege' aanwezig. Deze dateert van 1 juli 1993 en is het gevolg van de Wet geluidhinder (Wgh). Deze zone dient ter bescherming van de omgeving tegen geluidhinder. De ligging van de geluidzone van rechtswege is volgens de Wgh bepaald als de 50 dB(A)-geluidcontour ten gevolge van de zoneringsplichtige inrichting(en), op 1 juli 1993. Voor het Eurocircuitterrein kan de ligging van deze 50 dB(A)-geluidcontour in 1993 mede worden afgeleid op basis van in 1985 door adviesbureau DGMR in opdracht van de provincie Noord-Brabant uitgevoerd onderzoek ten behoeve van mogelijk noodzakelijke geluidzoning.

<sup>1</sup> te vinden op de website van de gemeente Valkenswaard

<sup>2</sup> U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer 3318 in te vullen in het zoekvak

<sup>3</sup> MER en toetsingsadvies zijn te vinden op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

Vanwege de blijvende maatschappelijke discussie over het bestaansrecht van het circuit en de toekomst hiervan heeft de gemeente Valkenswaard opnieuw besloten een nieuw bestemmingsplan voor het Eurocircuitterrein op te stellen. Om te werken aan een gezamenlijk draagvlak voor de toekomst van het terrein en om maatschappelijke onrust zoveel mogelijk te voorkomen is de uitwerking van het toekomstperspectief voor het Eurocircuitterrein gezamenlijk met alle belanghebbenden die zich bereid hebben getoond om mee te doen, vormgegeven. Dit is gebeurd in de vorm van het uitwerken van een aantal scenario's (toekomstperspectieven) voor het toekomstige gebruik en de inrichting van het terrein. Op basis van deze scenariostudie heeft de raad van Valkenswaard op 15 juli 2021<sup>4</sup> een keuze gemaakt. Besloten is om het scenario waarin de bestaande, feitelijke situatie wordt gelegaliseerd op te nemen in een nieuw bestemmingsplan.

In het onderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied dat uiteindelijk in het bestemmingsplan wordt opgenomen. Het studiegebied is het gebied waar als gevolg van het Eurocircuitterrein effecten kunnen optreden. De omvang van het studiegebied hangt af van het onderwerp: voor de effecten van geluid is het studiegebied groter dan voor bodem of water. Op dit moment is de begrenzing van het plangebied nog niet exact bekend, omdat dit nog kan afhangen van de uitkomsten van het onderzoek en de keuzes die nog moeten worden gemaakt.

### 1.3 Waarom een milieueffectrapportage?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan een milieueffectrapport vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D43, 'wijziging of uitbreiding van permanente racebanen voor gemotoriseerde voertuigen'. Doel van de milieueffectrapportage is het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tabel 1-1 Activiteit D43 uit het Besluit milieueffectrapportage

	Kolom 1 <i>Activiteit</i>	Kolom 2 <i>Drempelwaarde</i>	Kolom 3 <i>Plannen</i>	Kolom 4 <i>Besluiten</i>
D43	De aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een openstelling van acht uren of meer per week of 2. een oppervlakte van 5 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De besluiten waarop afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en een of meer artikelen van afdeling 13.2 van de wet van toepassing zijn, dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

<sup>4</sup> <https://valkenswaard.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/c8c7d100-7839-4e7d-8c69-1745e078081a?documentId=6f4a2f96-3bde-41c0-a3fc-53af145ece16>



Omdat de wijziging van het gebruik van het Eurocircuitterrein (kolom 1) mogelijk de drempelwaarden (kolom 2) uit het Besluit milieueffectrapportage overschrijden en hiervoor een bestemmingsplan zoals bedoeld in kolom 3 (plannen) wordt opgesteld is sprake van een planm.e.r.-plicht.

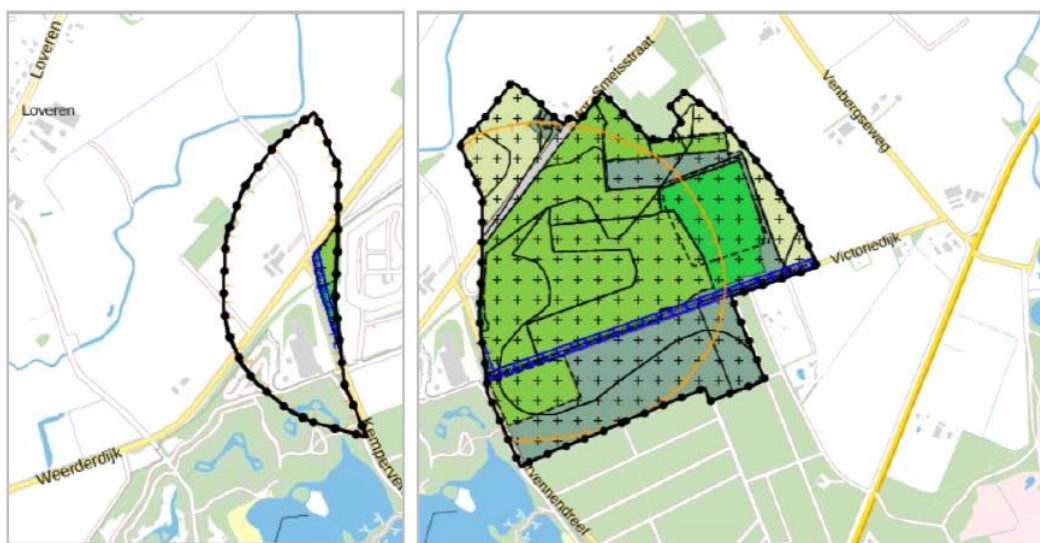
## 1.4 Hoe kunt u reageren?

De ontwerp NRD wordt voor iedereen ter inzage gelegd. Iedereen kan op deze notitie reageren door een reactie in te dienen. Dit kan op de volgende manieren:

1. Door een mail met uw reactie te sturen naar [bpeurocircuit@valkenswaard.nl](mailto:bpeurocircuit@valkenswaard.nl)
2. Door een brief te sturen naar de gemeente Valkenswaard: **Hofnar 15, 5554 DA Valkenswaard** o.v.v. Maxim Ruhr
3. Door telefonisch een reactie door te geven via **040 - 208 3444** o.v.v. Maxim Ruhr.

## 1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de voorgenomen ontwikkeling en planhistorie. Daarbij wordt onder andere ingegaan op ontwikkelingen die in het nieuwe bestemmingsplan worden vastgelegd. In hoofdstuk 3 is beschreven hoe het milieueffectrapport wordt uitgevoerd.



Figuur 1.4: In de procedure die in 2019 is gestaakt is dit plangebied gehanteerd: links in de gemeente Bergeijk en rechts in de gemeente Valkenswaard (bron: MER, 2019)

## 2 Planhistorie en voorgenomen ontwikkeling

### 2.1 (Plan)historie Eurocircuit

#### Historie van het Eurocircuitterreinen huidige situatie

Het Eurocircuitterrein werd zo'n 50 jaar geleden, in 1971 geopend. Het was het eerste speciaal voor de rallycross gebouwde circuit van Nederland. Door de jaren heen werd er door steeds meer verschillende klassen geracet op het circuit. In 1976 werd er voor het eerst gereden voor het officiële FIA Europees Kampioenschap, van 1973 tot en met 1975 was het EK rallycross nog officieus. Naast de races van de motorcross- en de rallycrossvereniging vonden er in de jaren '80 ook caravanraces en de achteruitrijdwedstrijden met Dafjes plaats. Deze evenementen werden zelfs op de landelijke televisie uitgezonden en mensen uit het hele land kwamen op de sensatio-nele races af.

Het motorcrosscircuit van MV Valkenswaard maakt sinds 1968 deel uit van het Eurocircuitterrein. De eerste Grand Prix voor motorcross (de belangrijkste internationale motorcrosswedstrijd) werd hier verreden in 1974. Vanaf midden jaren tachtig tot 2021 is de Grand Prix vrijwel elk jaar terug-gekeerd naar Valkenswaard. Een ander groot publieksevenement dat op het Eurocircuit tussen 2003 en 2018 werd georganiseerd is de Dakar Preproloog. Hierbij werden de voertuigen (auto's en motoren) die deelnemen aan de Dakar Rally gedemonstreerd op zowel het rallycrosscircuit als het motorcrosscircuit, aan circa 20.000 toeschouwers.

In de loop der tijd is het Eurocircuitterrein uitgebreid met een wiel- en fietscrossbaan en ves-tigde ook de politiehondenvereniging zich op het terrein. Ook op de fietscrossbaan werden regel-matig grote internationale wedstrijden georganiseerd met als hoogtepunt de wereldkampioen-schappen in 2004. Net als de fietscrossers zijn ook de renners van TWC de Kempen bijna dagelijks te vinden op de wielbaan of het veldrijparcours.

Op dit moment ontplooiën de volgende 5 verenigingen activiteiten op het Eurocircuitterrein (zie figuur 1.2):

- Nederlandse Rallycross Vereniging (NRV);
- Motorcross Vereniging Valkenswaard (MVV);
- Wielervereniging TWC de Kempen;
- Fietscrossvereniging Lion d'Or;
- Politiehondenvereniging de Verdediger.

#### Bestemmingsplan Eurocircuitterrein 2019

In 2019 waren de gemeenten Valkenswaard en Bergeijk voornemens om het bestemmingsplan (inclusief MER) Eurocircuitterrein te actualiseren en de gebruiksmogelijkheden op het terrein te vergroten. Op 24 oktober 2019 heeft de gemeenteraad echter besloten het ontwerpbestem-mingsplan Eurocircuitterrein niet vast te stellen. Dit gezien er destijds meerdere gebreken zijn ge-constateerd in het bestemmingsplan en plan-MER.

#### Project 'Toekomst Eurocircuit'

Na dit besluit is de gemeente Valkenswaard gestart met het ontwikkelen van een nieuwe visie voor het Eurocircuit. Met het project 'Toekomst Eurocircuit' is onderzocht hoe de gemeente, be-langhebbenden en betrokkenen de toekomst van het Eurocircuitterrein voor zich zien. Hiervoor is een aantal toekomstscenario's voor het plangebied uitgewerkt, namelijk:

1. terrein omvormen tot natuur
2. huidige feitelijk legaal gebruik vastleggen in een nieuw bestemmingsplan

3. terrein omvormen tot leisurezone
4. het gebruik ten behoeve van crossen maximaal faciliteren
5. combinatiescenario.

De vijf scenario's zijn op een aantal criteria beoordeeld, namelijk:

- Positionering
- Maatschappelijke effecten
- Omgevingseffecten
- Effecten ruimtelijke ordening
- Juridische effecten
- Financiële effecten
- Effecten energie en afval
- Ecologische effecten (natuur)
- Verkeerskundige effecten

In het kader van het Project 'Toekomst Eurocircuit' heeft een uitgebreide participatie met de omgeving plaatsgevonden.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek en de resultaten van de participatie heeft de gemeenteraad van Valkenswaard bijna unaniem op 15 juli 2021 gekozen voor scenario 2. Dit scenario vormt het vertrekpunt voor het nieuw vast te stellen bestemmingsplan.

#### Besluit korte termijnaanpak

Op 22 september 2020 heeft het college besloten om daar waar mogelijk de verenigingen te faciliteren door middel van tijdelijke vergunningen om strijdigheden in het gebruik op te heffen tot besluitvorming over een nieuw bestemmingsplan heeft plaatsgehad. Inmiddels is een groot aantal bouwwerken technisch op orde gemaakt en zijn vergunningen verleend.

## 2.2 Voorgenomen ontwikkeling en referentiesituatie

### 2.2.1 Inleiding

De voorgenomen ontwikkeling komt overeen met scenario 2 uit het project 'Toekomst Eurocircuit' en kan als volgt worden gedefinieerd:

- *Het vastleggen van de huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik van het Eurocircuitterrein in een nieuw bestemmingsplan.*

Als gevolg van het langdurig niet actualiseren van het bestemmingsplan is er een verschil ontstaan tussen de feitelijke situatie en het planologische kader. Het is noodzakelijk om, naast het vergunde gebruik, een aantal niet legale zaken positief te bestemmen in het uit te werken bestemmingsplan. Dit omdat de verenigingen die het betreft geen bestaansmogelijkheden hebben wanneer deze zaken niet planologisch gelegaliseerd worden. In §2.2.2 wordt nader ingegaan op het planologisch legale gebruik en het gebruik dat strijdig is met het bestemmingsplan.

Als onderdeel van de voorgenomen ontwikkeling wordt mogelijk ook de huidige geluidzone opnieuw vastgesteld. Daarnaast wordt inmiddels overwogen om een aantal agrarische percelen in de omgeving van het Eurocircuitterrein te gebruiken voor parkeren tijdens grote evenementen. Dit tevens om de overlast voor omwonenden zo veel mogelijk te beperken. Om dat juridisch mogelijk te maken moet voor de betreffende percelen – als daar voor wordt gekozen – de bestemming worden aangepast.

## 2.2.2 Het legale en strijdige situatie op het Eurocircuitterrein

Het huidige fysieke situatie en het feitelijke gebruik op het Eurocircuitterrein is nog niet overal juist vastgelegd in c.q. mogelijk op basis van de vigerende bestemmingsplannen. In het nieuwe bestemmingsplan worden de fysieke situatie en dit gebruik wel op de juiste manier bestemd, vastgelegd en mogelijk gemaakt. In het hiernavolgende is per vereniging weergegeven welk gebruik momenteel planologisch legaal is en welk gebruik momenteel in strijd is met het bestemmingsplan<sup>5</sup>. Deze informatie is de basis het bepalen van de referentiesituatie en voor de voorgenomen activiteit, waarin het huidige gebruik mogelijk wordt gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan.

Vereniging	Activiteit	planologisch legaal? (mits voldaan aan de voorwaarden)	Mogelijk op basis van vigerende bestemmingsplannen (huidig strijdig gebruik)
NRV (autorally)	autorally	ja	
	kamperen		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; off road cursussen en georganiseerde races met crossmotoren		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; 'Altijd al een coureur willen zijn'		niet mogelijk
	parkeren	ja, voor zover bestemd als cross- of parkeerterrein	niet mogelijk voor zover agrarisch bestemd
	bouwwerken	Ja, tot maximaal 104 m <sup>2</sup>	overige gebouwen, samen 737 m <sup>2</sup>
MVV (motorcross)	motorcross	ja, voor zover bestemd als crossterrein	niet mogelijk voor zover bestemd als bos
	kamperen		niet mogelijk
	commerciële activiteiten; off road cursussen en georganiseerde races met crossmotoren		niet mogelijk
	parkeren	ja, voor zover bestemd als cross- of parkeerterrein)	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
	bouwwerken	ja, voor zover bestemd als crossterrein en voor zover het gaat om gebouwen van bij elkaar 545 m <sup>2</sup> )	niet mogelijk voor zover bestemd als bos, samen 245 m <sup>2</sup>
	het gebruik van terrein TWC de Kempen ten behoeve van een enduro voor de motorsport	ja, voor zover bestemd als (definitief) crossterrein en voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch

<sup>5</sup> gebaseerd op een analyse door Pels Rijcken, opgenomen in notitie Peutz dd 19 januari 2022

Vereniging	Activiteit	planologisch legaal? (mits voldaan aan de voorwaarden)	Mogelijk op basis van vigerende bestemmingsplannen (huidig strijdig gebruik)
TWC de Kempen (wieler sport)	wielersportactiviteiten (trainingen, trainings- weekenden, wedstrijden)	ja, voor zover bestemd als (defini- tief) crossterrein en voor zover er geen bestemmingsplan van kracht is	niet mogelijk voor zover bestemd als bos of agrarisch
	verenigingsactiviteiten (een jaarlijkse barbecue, vergaderingen, etc.)	ja	
	bouwwerken	ja, voor zover er geen bestem- mingsplan van kracht is	niet mogelijk, samen 306 m <sup>2</sup>
FCC Lion d'Or (BMX)	BMX-activiteiten (trainin- gen, wedstrijden)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	verenigingsactiviteiten (jaarlijkse barbecue, ver- gaderingen, etc.)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	bouwwerken	Ja, 749 m <sup>2</sup>	
PHV De Verdedi- ger	hondentrainingen	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	verenigingsactiviteiten (jaarlijkse barbecue, ver- gaderingen, etc.)	ja (geen bestemmingsplan van kracht)	
	bouwwerken	ja (geen bestemmingsplan van kracht), samen 231m <sup>2</sup>	

### 2.2.3 Voorgenomen gebruik

Ten behoeve van het uitvoeren van de milieuonderzoeken voor dit MER is nader in beeld ge-  
bracht op welke manier het Eurocircuitterrein voor de verschillende onderdelen in de toekomst  
zal worden gebruikt. Dit is het gebruik dat het nieuwe bestemmingsplan mogelijk moet maken. Er  
is daarbij in samenspraak met betrokken partijen (de gebruikers van het terrein) de aantallen ge-  
bruikers, bezoekers, evenementen, gebruiksduur e.d. geïnventariseerd. Deze informatie is opge-  
nomen in bijlage 1 bij deze NRD.

### 2.2.4 Autonome ontwikkeling en referentiesituatie

In het MER worden de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen beoordeeld ten opzichte  
van de zogenaamde referentiesituatie. Dit is de toekomstige situatie (over ongeveer 10 jaar) zo-  
als die, uitgaande van de huidige situatie, door autonome ontwikkelingen zal ontstaan, dus zon-  
der de voorgenomen ontwikkeling. Voor het Eurocircuitterrein houdt dat in het gebruik dat legaal  
mogelijk is op basis van de vigerende bestemmingsplannen (zie §2.2.2, grotendeels het bestem-  
mingsplan Buitengebied 1977). De referentiesituatie voor het MER houdt rekening met auto-  
nome ontwikkelingen op basis van vastgesteld beleid en andere trends en ontwikkelingen.

**Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

M.e.r. voor het bestemmingsplan Eurocircuit Valkenswaard  
projectnummer 0474260  
7 februari 2022  
Gemeente Valkenswaard



De onderzoeken die voor het MER worden uitgevoerd omvatten ook de beoordeling van de effecten op Natura 2000 gebieden door stikstofdepositie. Voor de beoordeling van de effecten van de stikstofdepositie wordt een apart referentieniveau in beeld gebracht. Hierbij wordt rekening gehouden met de regelgeving en jurisprudentie die voor dit specifieke onderwerp van toepassing zijn.

## 3 Wat wordt onderzocht in het MER

*In dit hoofdstuk is beschreven wat in het MER zal worden onderzocht. In het jargon van m.e.r.: wat is de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek in het MER? Het gaat daarbij om de alternatieven en varianten, en om het beoordelingskader en de aanpak van het effectenonderzoek.*

### 3.1 Voorkeursalternatief en optimalisatievarianten

Dit MER richt zich op het voorkeursalternatief. Dat is, zoals vastgesteld door de gemeenteraad, het in een nieuw bestemmingsplan opnemen van het huidige feitelijke fysieke situatie en het mogelijk maken van het huidige gebruik.

In het project 'Toekomst Eurocircuit' zijn meerdere verschillende alternatieven van het Eurocircuitterrein onderzocht (zie ook §2.1). Dat varieerde van een volledige omvorming naar natuur tot een maximale invulling voor de crosssport. In het onderzoek is daarbij ook rekening gehouden met de gevolgen voor het milieu. De raad van Valkenswaard heeft zich vervolgens duidelijk uitgesproken voor uitwerking van scenario 2 'De huidige feitelijke fysieke situatie en bijbehorend vergund gebruik vastleggen in het gehele plangebied wordt vastgesteld in een nieuw bestemmingsplan'.

Omdat in het project 'Toekomst Eurocircuit' al een integrale beoordeling is uitgevoerd van verschillende alternatieven van het Eurocircuitterrein en er ook al een duidelijke keuze is gemaakt ligt de focus van de milieueffectrapportage op het verder onderzoeken en optimaliseren van scenario 2. Daarbij wordt gezocht naar optimalisaties waarbij zowel de milieueffecten op de omgeving kunnen worden beperkt als naar mogelijkheden om het gebruik van het plangebied te verbeteren.

Uit de gezamenlijke bijeenkomsten met diverse stakeholders is al een aantal optimalisaties benoemd die mogelijk kansrijk zijn om nader te onderzoeken in het milieueffectrapport, namelijk:

- Zorg voor minder geluidsoverlast. Onderzoek of er fysieke maatregelen getroffen kunnen worden om geluidsoverlast te beperken.
- Zorg voor veiligheid en een goede bereikbaarheid. Onderzoek of de ontsluiting van het terrein en de parkeermogelijkheden kunnen worden verbeterd.
- Stimuleer elektrische voertuigen. Onderzoek welke mogelijkheden er zijn om gefaseerd over te stappen naar elektrische voertuigen.
- Behoud de aantrekkelijkheid van Valkenswaard. Onderzoek welke maatregelen getroffen kunnen worden om de ruimtelijke kwaliteit van het Eurocircuitterrein te verbeteren.

Dit kan betekenen dat in het MER één of meer varianten zullen worden onderzocht die er op zijn gericht de geluidhinder naar de omgeving te beperken. In het MER zal daarnaast gekeken worden naar andere optimalisaties, bijvoorbeeld om de waarde van het gebied voor de natuur te vergroten.

### 3.2 Vergelijking met de feitelijke, legale situatie op het Eurocircuitterrein en autonome ontwikkelingen

Om een goede beoordeling te kunnen maken van de milieugevolgen van het voornemen (en eventuele optimalisaties) is het essentieel om een goed beeld te hebben van de legale situatie

van het Eurocircuitterrein en het gebruik dat op basis van de vigerende bestemmingsplannen mogelijk is. Zoals aangegeven in paragraaf 2.2.4 is dit samen met de autonome ontwikkeling de referentiesituatie in het MER. In het MER wordt daarom een duidelijk overzicht opgenomen van de de vigerende ruimtelijke plannen en het feitelijk gebruik dat op basis daarvan mogelijk is. Daarin wordt ingegaan op de aantallen bezoekers en deelnemers, de frequentie van trainingen en evenementen, en de tijdsduur van trainingen en wedstrijden.

### 3.3 Beoordelingskader

In de afgelopen jaren is al veel onderzoek uitgevoerd naar de milieugevolgen van het Eurocircuitterrein. In 2019 is voor het ontwerpbestemmingsplan ook al een milieueffectrapport opgesteld. Het beoordelingskader dat destijds is gebruikt is nog steeds relevant voor het huidige voorname. Dit beoordelingskader wordt daarom, met een beperkte uitbreiding<sup>6</sup>, ook voor het nieuwe MER gebruikt. In tabel 3-1 is het beoordelingskader uitgewerkt.

Tabel 3-1 Beoordelingskader milieueffectrapport

Thema	Milieuaspect	Beoordeling
Woon- en leefomgeving	Geluid	Kwantitatief
	Luchtkwaliteit	Kwantitatief
	Externe veiligheid	Kwantitatief/kwalitatief
	Geurhinder	Kwantitatief/kwalitatief
	Stofhinder	Kwantitatief/kwalitatief
	Trillinghinder	Kwalitatief
	Lichthinder	Kwantitatief/kwalitatief
	Gezondheid	Kwantitatief/kwalitatief
Mobiliteit en bereikbaarheid	Effect op verkeerssituatie	Kwantitatief
	Parkeren	Kwantitatief
Natuur en biodiversiteit	Gebiedsbescherming	Kwantitatief/kwalitatief
	Soortenbescherming	Kwantitatief/kwalitatief
Bodem	Bodemkwaliteit	Kwalitatief
	Bodemfunctieklaas	Kwalitatief
Water	Waterkwaliteit	Kwalitatief
	Oppervlaktewater	Kwantitatief
	Watersysteem	Kwalitatief
Archeologie	Archeologische waarden	Kwalitatief
Landschap en cultuurhistorie (ruimtelijke kwaliteit)	Effecten op het landschap	Kwalitatief
	Effect op cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
	Effect op aardkundige waarden	Kwalitatief
Duurzaamheid	Energiegebruik en emissie van CO <sub>2</sub> en andere broeikasgassen	Kwantitatief
	Grondstoffengebruik	Kwalitatief

Er worden alleen onderzoeksresultaten uit eerdere onderzoeken gebruikt, wanneer die onderzoeken:

- voldoen aan actuele wettelijke eisen en regels;
- compleet, foutloos en up to date zijn;
- aansluiten bij de informatiebehoefte van de omgeving; dus niet alleen wat ‘wettelijk moet’ maar ook wat nodig is voor een goede communicatie met de omgeving.

<sup>6</sup> thema duurzaamheid is toegevoegd



### Woon- en leefomgeving

Uit de reacties uit de omgeving en op het vorige milieueffectrapport is duidelijk dat het aspect geluid (met daaraan deels ook gekoppeld verkeer) het meest kritisch is. Er is al veel gerekend en veel in beeld gebracht. Het geluidonderzoek dient verschillende doelen:

- nodig voor het ruimtelijk plan;
- nodig voor de onderbouwing van de eventuele geluidzone;
- onderdeel van het MER;
- inzicht in de effecten om te kunnen delen met de omgeving;
- input voor beoordeling gezondheidseffecten.

Gezien het belang van een goed akoestisch onderzoek wordt een nieuw gedetailleerd geluidmodel opgesteld. Hierin wordt een groot aantal punten (woningen en ander gevoelige bestemmingen) opgenomen zodat gedetailleerd inzicht kan worden gegeven in de (gecumuleerde) geluideffecten. In het geluidonderzoek wordt de geluidbelasting in de omgeving voor de referentiesituatie, de voorgenomen ontwikkeling en mogelijke optimalisatievarianten in beeld gebracht. Het gaat daarbij om geluid door het gebruik van het terrein (wettelijk gezien is dat industrielawaai), het verkeer (verkeerslawaaï) en het gecumuleerde geluid (beide geluidsoorten samen).

In het geluidonderzoek wordt tevens onderzocht op welke manier kan worden geborgd dat de geluidhinder in de omgeving niet onevenredig groot is. Dat houdt onder andere in dat wordt nagegaan of het nodig of wenselijk is de huidige geluidzone – al dan niet na aanpassing – opnieuw vast te stellen.

Naast geluidhinder wordt ook de luchtkwaliteit met een rekenmodel in beeld gebracht. De andere relevante milieuaspecten worden deels kwantitatief en deels kwalitatief beoordeeld. Onder het aspect gezondheid worden de effecten op de woon- en leefomgeving samengevat weergegeven en vergelijken we de uitkomsten met relevante richtlijnen van onder andere de Wereldgezondheidsorganisatie.

### Mobiliteit en bereikbaarheid

De verkeersbewegingen van en naar het Eurocircuitterrein vormen een belangrijk onderdeel in het bepalen van de milieugevolgen en de hinder voor de omgeving. Er wordt een verkeersmodel gebruikt om de verkeersstromen inzichtelijk te maken. De resultaten hieruit worden gebruikt in de berekeningen die voor lucht, geluid, stikstof en duurzaamheid (emissie CO<sub>2</sub>) worden gemaakt. Tevens wordt hiermee onderzocht waar eventuele knelpunten in de bereikbaarheid van het terrein en de omgeving kunnen ontstaan en waar eventueel maatregelen noodzakelijk zijn. Omdat sommige evenementen grote bezoekersaantallen kunnen aantrekken is ook voldoende parkeergelegenheid noodzakelijk. De locatie, bereikbaarheid en inrichting van parkeerterrein(en) spelen een belangrijke rol in de bereikbaarheid van het Eurocircuitterrein en worden daarom meegenomen in het verkeersonderzoek.

Naast de bereikbaarheid is ook de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. De verkeersaantrekkende werking van bijvoorbeeld evenementen kan tot gevaarlijke verkeerssituaties leiden. Daarom wordt de verkeersveiligheid op relevante verbindingen van en naar het Eurocircuitterrein onderzocht en beoordeeld.

### Natuur en biodiversiteit

Voor het thema natuur en biodiversiteit wordt onderzocht en beoordeeld welke gevolgen de voorgenomen activiteit en mogelijke optimalisaties hebben op aanwezige plant- en diersoorten in en rondom plangebied. Daarnaast wordt onderzocht of er nadelige effecten kunnen ontstaan

op beschermde natuurgebieden (Natuurnetwerk Brabant en Natura 2000). Effecten op aanwezige soorten wordt uitgevoerd op basis van recente inventarisatiegegevens en bureauonderzoek. Voor de effecten op beschermde natuurgebieden wordt onderzocht of er natuurgebied verloren gaat of wordt aangetast, bijvoorbeeld door extra geluidverstooring en/of stikstofdepositie. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het verkeers- en geluidonderzoek.

#### **Bodem**

Eventuele aanpassingen in het gebruik van het terrein kunnen gevolgen hebben voor de bodem. Indien sprake is van een aangepast gebruik en/of van eventuele grondroerende activiteiten dan wordt in het MER onderzocht en beoordeeld of dit gevolgen heeft voor de bodemkwaliteit en het (her)gebruik van vrijkomende gronden. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van bestaande bodemonderzoeken.

#### **Water**

Aanpassingen aan het terrein kunnen ook gevolgen hebben voor aanwezige watergangen en mogelijk ook voor het grondwater. Ook veranderingen in het verhard oppervlak kunnen van belang zijn voor de waterhuishouding. Tot slot kan een intensiever gebruik een grotere kans op ongelukken en vervuiling van grondwater leiden, bijvoorbeeld door lekkende vloeistoffen na een botsing. Als het voornemen en eventuele optimalisaties veranderingen in het gebruik en/of de indeling van het terrein tot gevolg hebben dan worden de effecten hiervan op het watersysteem, de waterkwaliteit en het oppervlaktewater in beeld gebracht.

#### **Archeologie**

Uit (bureau)onderzoek blijkt dat in een groot deel van het plangebied sprake is van een hoge tot middelhoge archeologische verwachting. Hierdoor is er mogelijk sprake van aantasting van archeologische waarden zodra sprake is van grondroerende activiteiten. Vooral nog is hier in het voornemen geen sprake van. Als optimalisaties in beeld komen waarbij mogelijk wel sprake is van grondroering dan wordt in het MER onderzocht welke risico's dit oplevert voor eventueel aanwezige archeologische resten in de bodem. Daarbij wordt gebruik gemaakt van bestaande archeologische (bureau)onderzoeken.

#### **Landschap en cultuurhistorie**

Ruimtelijke aanpassingen kunnen gevolgen hebben voor de kwaliteit van aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het plangebied en omgeving. Uit de verschillende bijeenkomsten die zijn georganiseerd is onder andere naar voren gekomen dat ook nagedacht moet worden over het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Eventuele aanpassingen en/of optimalisaties worden in het MER onderzocht en beoordeeld ten aanzien van eventuele (positieve) effecten op het landschap en de cultuurhistorische waarden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van bestaande waarderings van het aanwezige landschap en cultuurhistorie door de gemeente en de provincie.

#### **Duurzaamheid**

Dit thema is toegevoegd in vergelijking met het MER uit 2019. Bij dit thema wordt gekeken naar het energiegebruik van het gebruik van het plangebied. Daarnaast worden de emissies van broeikasgassen (hoofdzakelijk CO<sub>2</sub>) in beeld gebracht en wordt gekeken naar het grondstoffengebruik.

### **3.4 Mitigerende en compenserende maatregelen**

Een belangrijk onderdeel in het milieueffectrapport is het uitwerken van mitigerende en/of compenserende maatregelen. Dit zijn maatregelen waarmee eventuele nadelige gevolgen voor het milieu en de omgeving kunnen worden beperkt, voorkomen of gecompenseerd. Compensatie

kan bijvoorbeeld noodzakelijk zijn vanwege natuurwetgeving. In de huidige situatie wordt bijvoorbeeld overlast ervaren door het geluid afkomstig van het terrein en door het verkeer tijdens grootschalige evenementen. Voor dergelijke nadelige gevolgen worden in het milieueffectrapport kansrijke mitigerende maatregelen verkend en beoordeeld.

### 3.5 Het voorkeursalternatief

Na het beschrijven en beoordelen van de effecten van de voorgenomen ontwikkeling, de optimalisatievarianten en de mitigerende maatregelen is de informatie beschikbaar om een voorkeursalternatief (VKA) te kiezen. Het VKA wordt (mede op basis van de uitkomsten van de milieuonderzoeken) gekozen door de gemeente Valkenswaard in samenspraak met de gemeente Bergijk. Dit VKA wordt vervolgens opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. In het geval het VKA niet (helemaal) gelijk is aan de varianten die zijn onderzocht wordt de effectbepaling hierop aangevuld en in het MER opgenomen.

Onderdeel van het VKA is een definitieve begrenzing van het plangebied: het gebied waarvoor een bestemmingsplan wordt gemaakt. Daarnaast is het wellicht nodig de bestemming van enkele percelen buiten het Eurocircuitterrein aan te passen zodat deze incidenteel kunnen worden gebruikt voor parkeren bij grote evenementen.

Bij de afwegingen wordt tevens gekeken naar de geluidzone en zal een afweging plaatsvinden of een geluidzone noodzakelijk is of dat op andere manieren kan worden geborgd dat de geluidhinder in de omgeving op een acceptabel niveau blijft.

In het bestemmingsplan wordt tevens aangegeven hoe met de uitkomsten van het MER rekening is gehouden. Waar nodig zullen in of bij het bestemmingsplan regels worden opgenomen om te waarborgen dat mitigerende maatregelen ook daadwerkelijk zullen worden genomen en gehandhaafd.



## 4 De procedurestappen en inhoudelijke verplichtingen

### 4.1 De procedurestappen

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij het nemen van besluiten. Op deze manier krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, in dit geval het bestemmingsplan.

Er is een uitgebreide m.e.r.-procedure en een beperkte m.e.r.-procedure. Bij de beperkte m.e.r.-procedure vervalt een aantal eisen uit de uitgebreide procedure. Bij een groot deel van de m.e.r.-plichtige gevallen is de uitgebreide procedure aan de orde: bij alle plannen en bij complexe besluiten. Ook voor het Eurocircuitterrein is de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing. Het schema op de voorgaande pagina laat de stappen in het proces zien.

#### Openbare kennisgeving, raadpleging en reacties

De uitgebreide procedure start met de openbare kennisgeving van het voornemen tot het uitvoeren van een milieueffectrapportage. Op het moment van kennisgeving gaat voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ter inzage. Tijdens de terinzagelegging kan een ieder reacties indienen op de NRD. Tegelijkertijd wordt de NRD naar diverse (ambtelijke) overlegpartijen en wettelijke adviseurs gestuurd ter raadpleging. Het bevoegd gezag beoordeelt of deze reacties moeten worden meegenomen bij de definitieve onderzoeksagenda voor het MER.

Deze raadpleging kan tevens worden beschouwd als onderdeel van het vooroverleg dat in het kader van ruimtelijke procedures moet worden gevoerd.

#### Opstellen milieueffectrapport

De reacties en adviezen op de NRD worden gebruikt bij het uitvoeren van de onderzoeken en het opstellen van het milieueffectrapport (MER). Op basis van de milieuonderzoeken en andere overwegingen kiest de gemeente Valkenswaard (in samenspraak met de gemeente Bergeijk) een voorkeursalternatief (VKA). Dit wordt opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. Het opstellen van het MER loopt deels parallel op met het uitwerken van het ontwerp bestemmingsplan. Het MER wordt gebruikt om optimalisaties van het voornemen te onderzoeken en beoordelen. Zo kan het MER worden ingezet om het bestemmingsplan te voeden met de juiste milieu informatie.

#### Terinzagelegging, zienswijzen en toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Na afronding van het MER wordt dit samen met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd en kunnen hierop zienswijzen worden ingediend. Tijdens de terinzagelegging wordt het MER getoetst door de Commissie voor de milieueffectrapportage. De Commissie beoordeelt de kwaliteit van het MER.

#### Besluit

Het plan of besluit wordt pas vastgesteld door het bevoegd gezag als de m.e.r.-procedure correct en volledig is doorlopen en de gegevens in het MER redelijkerwijs aan het uiteindelijke plan of besluit ten grondslag kunnen worden gelegd. Na de bekendmaking is het nog mogelijk om bezwaar te maken en in beroep te gaan tegen het genomen besluit.

## 4.2 Planning

De gemeente Valkenswaard wil, na het besluit van de raad van juli 2021, voortvarend aan de slag. In het najaar van 2021 is al veel voorbereidend werk gedaan zodat op een vlotte en goed manier toe te werken naar een besluit van de gemeenteraad over een nieuw bestemmingsplan. Het is de bedoeling dat het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende MER nog voor de zomer van 2022 in procedure worden gebracht. Dat betekent ook dat het bestemmingsplan nog een plan blijft onder de 'oude' Wet ruimtelijke ordening, gezien de beoogde inwerkingtreding van de Omgevingswet (niet eerder dan oktober 2022).

## 4.3 Inhoudelijke vereisten van het MER

De inhoudelijke eisen aan het MER zijn vastgelegd in artikel 7.7 en artikel 7.23 van de Wet milieubeheer. De inhoudsvereisten zijn:

- A. Doel: een beschrijving van wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.
- B. Voorgenomen activiteit en alternatieven: een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor, inclusief de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven. In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit ook een beschrijving van de wijze waarop de voorgenomen activiteit zal worden uitgevoerd.
- C. Relevante plannen en besluiten: in het geval van een m.e.r.-plichtig plan een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven. In het geval van een m.e.r.-plichtig besluit een aanduiding van dit besluit (of besluiten) en een overzicht van de eerder genomen beslissingen van bestuursorganen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.
- D. Huidige situatie en autonome ontwikkeling: een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.
- E. Effecten: een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven kunnen hebben, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.
- F. Vergelijking: een vergelijking van de beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu (punt D) met de beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en elk van de in beschouwing genomen alternatieven (punt E).
- G. Mitigerende en compenserende maatregelen: een beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.
- H. Leemten in informatie: een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu (punten D en E) als gevolg van het ontbreken van de benodigde gegevens.
- I. Samenvatting: een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.



## **Bijlage 1 Voorgenomen gebruik**



## Bijlage 1 Voorgenomen gebruik

(bron: Notitie Peutz dd 19 januari 2022, 1040-9-NO-002)

In de aanloop naar het nieuwe bestemmingsplan is in 2021 door de gemeente Valkenswaard een inventarisatie gemaakt van de activiteiten zoals deze worden medio 2022, ook als basis voor de prognose voor het toekomstige gebruik van het terrein. De informatie is in deze bijlage opgenomen.

Dit overzicht is opgesteld in overleg met de exploitanten van de verschillende inrichtingen op het Eurocircuitterrein en is gebaseerd op de kalenders van de diverse verenigingen van de laatste jaren. Hierbij zijn per activiteit onder andere aangegeven hoe vaak de activiteit plaatsvindt, wat de activiteit omvat (in hoofdlijnen) en de hoeveelheid verkeer op de openbare weg die wordt verwacht (voornamelijk van bezoekers en deelnemers).

Naast de onderstaande informatie over het gebruik is in beeld gebracht welke ander activiteiten plaatsvinden in het kader van exploitatie en onderhoud van het terrein. Deze activiteiten worden meegenomen in de milieuberekeningen die ten behoeve van het MER zullen worden uitgevoerd.

### t1 Motocrossactiviteiten

Evenement	Aantal evenementen	Aantal deelnemers	Tijdsduur per manche	Aantal crossuren per	Aantal	Aantal
	per jaar (dagen per evenement)	per keer (manches per deelnemer)	in minuten	dag	bezoekersvoertuigen per dag	bezoekersvoertuigen per jaar
Grand Prix voor motocross	1 (2)	240 (3)	30	360	1000	2000
Nationale wedstrijden (KNMV-wedstrijden)	2 (2)	200 (3)	30	300	1000	4000
Eendaagse wedstrijden (DMX, Enduro)	2 (1)	150 (2)	30	150	500	1000
Jeugdwedstrijd	1 (1)	280 (1)	15	70	500	500
Trainingsdagen	35 (2)*	70 (1)	60	70	100	7000
					<b>Totaal:</b>	<b>14500</b>

\* 2 trainingsdagen per week.

### t2 Activiteiten beheer en exploitatie motocross

Activiteit	Aantal keer per jaar	Periode van activiteiten	Omschrijving materieel	Bedrijfsduur per keer in uren	Draaiuren per jaar
toelevering kantine	28	1-4 t/m 31-10	Volkswagen Caddy (diesel)	0,25	7
transport hulp bij activiteiten	8	1-4 t/m 31-10	Volkswagen Caddy (diesel)	2	16
verwarmingketels in gebouwen vereniging	–	jaarrond	ReMeHa WHB Calenta 40c	20% /jr ivm vorst	1825
onderhoud aan baan (periodiek)	35	1-4 t/m 31-10	shovel (102 kW diesel)	2	70
onderhoud aan baan (bij wedstrijden)	6	1-4 t/m 31-10	shovel (102 kW diesel)	4	24
op- en afbouw met shovels Grand Prix	1	1-4 t/m 31-10	shovel (102 kW diesel)	28	28
onderhoud aan groen	10	1-3 t/m 30-11	traktor Case 845 (78 kW diesel)	4	40
vervoersbeweging onderhoud gebouwen	4	jaarrond	Volkswagen Caddy (diesel)		

t1 Rallycrossactiviteiten

Evenement	Aantal evenementen	Aantal deelnemers per keer	Ronden per	Aantal rondes	Aantal	Aantal
	per jaar (dagen per evenement)	(aantal manche per deelnemer)	manche	per dag	bezoekersvoertuigen per dag	bezoekersvoertuigen per jaar
Nationale en internationale kampioenschappen	3 (2)	65 (7)	4	1820	1000	6000
NK-wedstrijden	6 (1)	65 (7)	4	1820	1000	6000
Clubkampioenschappen	6 (1)	50 (7)	4	1400	500	3000
Vrije trainingsdagen	12 (1)	50 (15)	4	300	100	1200
Opleidingsdagen	12 (1)	15 (10)	2	300	50	600
Team testdagen	10 (1)	2 (1)	50	100	20	200
					<b>Totaal:</b>	<b>17000</b>

t2 Activiteiten beheer en exploitatie rallycross

Activiteit	Aantal keer	Periode van	Omschrijving materieel	Bedrijfsduur per	Draaiuren
	per jaar	activiteiten		keer in uren	
toelevering kantine	52	jaarrond	bestelwagen VW caddy	0,5 km per keer	
transport hulp bij activiteiten	49	1-4 t/m 31-10	Iveco Daily Diesel met oplegger in 2021		
verwarmingketels in gebouwen vereniging (kantine)	-	jaarrond	CV ketel diesel gestookt in 2021 (46.300 Lcal/h)	20% /jr ivm vorst	1825
verwarmingketels in gebouwen vereniging (bestuurskamer)	-	jaarrond	CV ketel diesel gestookt in 2021 (27,3 kW)	20% /jr ivm vorst	1825
onderhoud aan baan	12	1-4 t/m 31-10	Ford tractor 40pk met grader (voor het vlak maken van de baan)	4	
besproeien van baan tegen stofoverlast	12	1-4 t/m 31-10	Deutz Fahr DX 6.06 tractor (110pk diesel)	8-10km per keer	48
veegwerkzaamheden	12	1-4 t/m 31-10	Deutz Fahr DX 6.06 tractor met veeginstallatie (110pk diesel)	5km per keer	
onderhoud aan groen (gras maaien terrein)	41	1-3 t/m 30-11	korfmaaier Kubota 4-cilinder diesel	6u per keer	246
onderhoud aan groen (gras maaien rondom gebouw)	24	1-3 t/m 30-11	bosmaaier (8 mnd/3x per mnd/2 bosmaaiers) (benzine)	4u per keer per maaier	192
vervoersbeweging onderhoud gebouwen	4	jaarrond	bestelbus voor cv-/schilder onderhoud	0,5 km per keer	

t1 Evenementen bij overige verenigingen

Evenement	sport	Aantal keer per jaar	Aantal deelnemers per keer	Toeschouwers per keer	Voertuigen bezoekers en deelnemers
Interclub Veldrijden	Wielersport	2	75	125	80
Interclub Wielrennen	Wielersport	6	75	125	80
Jeugdwedstrijd	Wielersport	4	200	300	300
Ronde van Westerhoven	Wielersport	1	100	500	0*
Tijdrit	Wielersport	1	150	250	150
Clubkampioenschap	Wielersport	2	100	250	150
Wielers Stimulerings Dagen (WSD)	Wielersport	1	125	250	150
Veldrijdag	Wielersport	2	200	400	225
Regiowedstrijd	Fietscross	1	200	200	200
Clubwedstrijd	Fietscross	6	50	50	50
Interclubwedstrijd	Fietscross	1	200	150	150

\* Geen koers op terrein TWC de Kempen, dit criterium is in de kern van Westerhoven

t2 *trainingen bij overige verenigingen*

trainingen	sport	Aantal keer per jaar	Aantal deelnemers per keer	Toeschouwers per keer	Voertuigen bezoekers en deelnemers
trainingen 3x per week	Wielersport	143	40	40	30
trainingsavond bmx(45wk/jr)	Fietscross	120	20	20	20
training hondensport	Hondensport	159	10	0	7
keuringsdag hondensport	Hondensport	0,5	10	50	25-30

t3 *Activiteiten beheer en exploitatie overige verenigingen*

Evenement	Sport	Aantal keer per jaar	Omschrijving materieel	Bedrijfsduur per keer in uren
toelevering frisdrank, broodjes etc voor kantine	Wielersport	26	Personenauto	–
transport hulp bij evenementen tbv dranghekken etc.	Wielersport	2	auto met aanhanger	–
verwarming en warmwater bereiding van clubgebouw	Wielersport	-	HR ketel 20% per jaar ivm vorstvrij houden = 1825u/jr	–
controle verlichting op terrein met hoogwerker	Wielersport	1	hoogwerker	–
grasmaaien rondom gebouwen	Wielersport	16	Stihl benzine maaier	2
grasmaaien grote vlakken / middenterrein	Wielersport	6	Tractor met maaidek van de gemeente Valkenswaard	2
bermen maaien	Wielersport	8	bosmaaier op benzine,	2
bladblazer	Wielersport	30	bladblazer op benzine,	2
toelevering frisdrank, broodjes etc voor kantine	Fietscross	12	bestelbus	-
onderhoud aan de fietscrossbaan	Fietscross	1	graafkraan merk JCB 13/15t met kantelbak, puinriek en knijper	8
grasmaaien terrein	Fietscross	9	Tractor merk: Hinomoto C144 (13,4 KW)	4
grasmaaien rondom gebouw	Fietscross	16	Stihl benzine maaier (euro95)	2
verwarming en warmwater bereiding in kantine	Fietscross	-	NEFIT ProLine HRC/24 cw3 ivm vorstvrij houden 1825u/jr	–
bermen maaien	Fietscross	8	bosmaaier fabricaat Stihl (Aspen 2-takt bezine),	4
toelevering frisdrank, broodjes etc voor kantine	Hondensport	26	personenauto	–
verwarming en warmwater bereiding van clubgebouw	Hondensport	-	HR ketel 20% per jaar ivm vorstvrij houden = 1825u/jr	–
groenonderhoud aan terrein	Hondensport	2	elektrische snoeischaar, afvoer groen met personenauto	8
grasmaaien hondensport terrein	Hondensport	4	Tractor met maaidek van de gemeente Valkenswaard,	2

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij [security@anteagroup.nl](mailto:security@anteagroup.nl). Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

---

## Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

---

## Contactgegevens

Beneluxweg 125  
4904 SJ OOSTERHOUT  
Postbus 40  
4900 AA OOSTERHOUT

E. [lex.runia@anteagroup.com](mailto:lex.runia@anteagroup.com)

[www.anteagroup.nl](http://www.anteagroup.nl)

### Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.