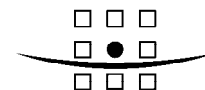


Startnotitie SMB/MER Circuit de Peel
aankondiging van milieueffectrapportage

4 oktober 2006
Definitief rapport
9S2272.A0



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
MILIEU

Colosseum 3
Postbus 26
7500 AA Enschede
+31 (0)53 483 01 20 Telefoon
+31 (0)53 432 27 85 Fax
info@enschede.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Startnotitie SMB/MER Circuit de Peel
aankondiging van milieueffectrapportage
Verkorte documenttitel Startnotitie Circuit de Peel
Status Definitief rapport
Datum 4 oktober 2006
Projectnaam SMB/MER Circuit de Peel
Projectnummer 9S2272.A0
Opdrachtgever Gemeente Venray
Referentie 9S2272.A0/R003/HTI/AKIE/Nijm

Auteur(s) Drs.Ir. B. Brorens, Ir. H. Tiessen, Ing. B.A. Van
Mameren
Collegiale toets Mr. T. Brouwer
Datum/paraaf 3 oktober 2006
Vrijgegeven door Ir. R. Idema
Datum/paraaf 3 oktober 2006

INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Situering plangebied	2
1.3	Beschrijving initiatief	2
1.4	Waarom een MER voor Circuit de Peel?	2
1.5	Samenhang tussen Milieueffectrapportage en Strategische Milieubeoordeling	3
1.6	Rol van de startnotitie en het SMB/MER	4
1.7	Leeswijzer	4
2	DOELSTELLING EN ONDERZOEKSVRAAG	5
2.1	Doelstelling	5
2.2	Onderzoeksvraag	5
3	BESLUITEN EN RANDVOORWAARDEN	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Reeds genomen besluiten	8
3.3	Besluiten in het kader van de MER	8
3.4	Relevante beleidsmatige besluiten en wet- en regelgeving	8
4	VOORNEMEN, ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	10
4.1	Het voornemen	10
4.2	Locatiealternatieven (SMB)	11
4.3	Inrichtingsalternatieven en varianten (MER)	12
4.3.1	Nul-alternatief	12
4.3.2	Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	12
5	HUIDIGE TOESTAND MILIEU	13
5.1	Inleiding	13
5.2	Huidige situatie	13
6	EFFECTEN EN BEOORDELINGSKADER	14
6.1	Effecten	14
6.2	Beoordelingskader	14
7	PROCEDURES EN ORGANISATIE	16
7.1	Betrokken partijen	16
7.2	Verloop van de procedures	16
7.2.1	Toelichting van de stappen in de procedure milieueffectrapportage	17
7.2.2	Toelichting van de stappen in de bestemmingsplanprocedure	17
7.3	Communicatie en inspraak	18
8	REFERENTIES	19

BIJLAGE 1 Historisch perspectief

Kaart 1 Ligging plangebied, bestemmingsplangebied en huidig circuitterrein

1 INLEIDING

Voor u ligt de 'startnotitie' voor een 'gecombineerd SMB/MER' voor Circuit de Peel. Wat wil dat globaal zeggen?

De door gemeente Venray voorgenomen verplaatsing van Circuit de Peel is een ingreep met bepaalde milieueffecten. De wet vereist in dat geval dat er een rapportage wordt opgesteld waarin uitgelegd wordt wat de gevolgen voor het milieu zijn en waarin onderzocht wordt hoe het plan milieukundig gezien goed uitgevoerd kan worden. Voordat deze milieurapportage opgesteld wordt, moet er eerst een zogenaamde startnotitie gemaakt worden. Dat is het stuk dat u nu leest. De startnotitie markeert de formele start van de procedure en geeft aan wat onderzocht gaat worden en op welke wijze. Als inspreker kunt u daarop reageren en aangeven of u vindt dat dat voldoende is of dat het anders zou moeten.

Zoals gezegd vereist de wet dat er een milieurapport wordt opgesteld. Volgens de huidige wetgeving is dat vrij ingewikkeld geregeld: er zijn namelijk twee wetten die ongeveer hetzelfde eisen. De ene wet vereist een zogenaamde 'milieueffectrapportage' (afgekort als m.e.r. of MER¹), de andere wet een 'strategische milieubeoordeling' (SMB). Gezien de grote overeenkomst tussen beide wetten is het logisch en handig alles te combineren in één rapport. We noemen dat hier het SMB/MER of milieurapport. Overigens zullen in de nabije toekomst beide wetten worden samengevoegd tot één wet. Paragraaf 1.3 geeft meer informatie over SMB en m.e.r.

1.1 Aanleiding

Historie

Sinds enige decennia bevindt zich in de nabijheid van vliegveld De Peel het 'Circuit de Peel', dat wordt gebruikt voor verschillende vormen van auto- en motorsport. Het circuit is omgeven door een groot bosgebied, het militair vliegveld De Peel en een landbouwgebied. Het circuit is historisch gegroeid op deze locatie. Daarbij speelde het streven van zowel gemeente als provincie om lawaaisporten op één locatie te concentreren een belangrijke rol. Alhoewel er in het verleden door de gemeente diverse besluiten zijn genomen aangaande aanleg van het circuit en activiteiten op het circuit, is het nooit gekomen tot een door de provincie goedgekeurd bestemmingsplan. De betreffende percelen van het circuit hebben inmiddels de status EHS (Ecologische hoofdstructuur) gekregen, hetgeen het alsnog bestemmen van het circuit in de weg staat.

Alternatievenonderzoek en locatiekeuze

In februari 2006 heeft de gemeente Venray adviesbureau Royal Haskoning gevraagd onderzoek te doen naar een alternatieve locatie voor het circuit binnen de gemeente Venray. In dit alternatievenonderzoek heeft Royal Haskoning vier mogelijke locaties naar voren gebracht.

In de gemeenteraadvergadering van 10 mei 2006 heeft de gemeenteraad besloten dat zij ruimte wil bieden aan een circuit binnen de gemeentegrenzen van Venray. Mede gelet op de conclusies uit het alternatievenonderzoek heeft het college van

¹ In bovenstaande worden de afkortingen m.e.r. en MER gehanteerd. Wanneer gesproken wordt over de m.e.r., dan wordt hiermee de procedure bedoeld. De afkorting MER duidt het eigenlijke milieueffectrapport aan, waarin het milieuonderzoek wordt beschreven.

burgemeester en wethouders van de gemeente Venray zich op 13 juni 2006 uitgesproken voor de locatie Bakelse Dijk zuid. In genoemd onderzoek is die locatie aangegeven als "alternatief De Peel/Bakelse dijk zuid, variant II".

Op 14 juni heeft de PCGP (provinciale commissie gemeentelijke plannen) onder voorwaarden positief geadviseerd over de locatiekeuze.

Bestemmingsplan

Het college van B&W heeft daarop het voorontwerp bestemmingsplan Circuit de Peel, dat de verplaatsing van de huidige activiteiten naar de nieuwe locatie mogelijk maakt, vastgesteld en ter inzage gelegd tussen 18 augustus en 14 september 2006.

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Parallel aan de rolverdeling voor het bestemmingsplan, treedt in de MER/SMB-procedure² het college van Burgemeester en Wethouders op als initiatiefnemer en is de gemeenteraad van Venray bevoegd gezag (zie ook hoofdstuk 7).

1.2 Situering plangebied

Het plangebied -de locatie waar het nieuwe circuit wordt gevestigd- is gelegen ten westen van Venray. Het plangebied is op dit moment in gebruik als akkerland. Het wordt omsloten door natuurgebied, akkerland en het vliegveld De Peel. Kaart 1 laat de ligging van het plangebied in de gemeente Venray zien. Op de kaart is tevens het bestemmingsplangebied aangegeven, alsmede de huidige locatie van het circuit.

1.3 Beschrijving initiatief

De Motor Sport Stichting de Peel (MSS) of haar juridische opvolger krijgt met de nieuwe locatie de mogelijkheid om onderdak te blijven verlenen aan de Kartclub KCPK, SMC Venray, Motor Cross Club Venray en de Vereniging Stockcarracing De Peeldrivers. De gezamenlijke verenigingen hebben in totaal ongeveer 600 leden. MSS heeft zelf geen leden maar draagt zorg voor de verhuur en onderhoud van het circuit.

Voor meer informatie over het circuit en het gebruik ervan wordt verwezen naar paragraaf 4.1.

1.4 Waarom een MER voor Circuit de Peel?

Wat is een m.e.r.

Een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij de besluitvorming over grote projecten / ingrepen. Het doel van een milieueffectrapportage is het beschikbaar stellen van informatie over milieuaspecten, zodat het milieubelang een volwaardige rol in de besluitvorming speelt. De procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer (afgekort Wm) en diverse uitvoeringsbesluiten.

Het milieueffectrapport (MER) beschrijft (samenhangend, objectief en systematisch) de milieueffecten die naar verwachting zullen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit en de daarvoor in beschouwing genomen alternatieven.

² Deze startnotitie is opgesteld voor een gecombineerde SMB en MER (zie paragraaf 1.5)

M.e.r.-beoordelingsplicht Circuit de Peel

Om te bepalen of voor een project een MER opgesteld moet worden, zijn in de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994 twee lijsten opgenomen, de zogenaamde C- en D-lijst. De C-lijst bevat activiteiten die zondermeer m.e.r.-plichtig zijn. De D-lijst is een lijst van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Van deze activiteiten dient het bevoegd gezag te beoordelen of er een MER voor opgesteld moet worden. In alle gevallen zijn drempels (oppervlakte, capaciteiten, intensiteiten) opgenomen die bepalen of een MER moet worden opgesteld. Het daadwerkelijk opstellen van een MER is bij m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten alleen noodzakelijk, als er bijzondere omstandigheden aanwezig zijn. De bijzondere omstandigheden kunnen betrekking hebben op:

- het milieubelastende karakter van de activiteit zelf (aard en omvang);
- de plaats waar de activiteit wordt verricht (ligging ten opzichte van milieugevoelige gebieden);
- de samenhang met andere activiteiten ter plaatse (cumulatie van effecten);
- de kenmerken van de belangrijkste nadelige gevolgen (reikwijdte).

Door overschrijding van het criterium 'openstelling van acht uren of meer per week' valt Circuit de Peel onder onderdeel 43 van lijst D. Dat betekent dat het circuit m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Het bevoegd gezag dient vast te stellen of het opstellen van een MER er al dan niet verplicht is.

Waarom toch een milieueffectrapportage?

De gemeente Venray heeft besloten voor de activiteit zonder meer een MER op te stellen. De twee inspraakmomenten in de procedure brengen het onderzoek in de openbaarheid. Dat ondersteunt de gemeente in haar streven naar een open en transparante informatievoorziening over het initiatief. Ook de provincie, als bevoegd gezag voor de Wm-vergunning, heeft aangegeven graag te zien dat een MER opgesteld wordt.

1.5 Samenhang tussen Milieueffectrapportage en Strategische Milieubeoordeling

Wat is een SMB?

Sinds 21 juli 2004 is de EU-richtlijn Strategische Milieubeoordeling (SMB) van kracht. Volgens de SMB-richtlijn moet een milieubeoordeling worden uitgevoerd voor plannen³ en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben. De richtlijn heeft betrekking op in principe alle plannen en programma's die wettelijk of bestuursrechtelijk verplicht zijn en het kader vormen voor activiteiten die (volgens bijlage C en D bij het Besluit m.e.r. 1994) m.e.r.-plichtig/m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn of waarvoor een beoordeling vereist is op grond van de Habitatrichtlijn.

Omdat het bestemmingsplan voor Circuit de Peel voorziet in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten geldt derhalve ook de richtlijn SMB. Dit betekent dat een milieurapport opgesteld dient te worden waarin de globale gevolgen van de ontwikkeling voor het milieu worden verwoord.

³ Niet alle plannen ter uitvoering van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen worden beschouwd als wettelijk of bestuursrechtelijk verplicht. Teneinde te voorkomen dat achteraf wordt geconstateerd dat ten onrechte geen milieubeoordeling heeft plaatsgevonden, wordt geadviseerd ervan uit te gaan dat bestemmingsplannen en andere plannen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening onder de reikwijdte van de SMB-richtlijn vallen (zie ook "Strategische Milieubeoordeling. Aandachtspunten inzake de toepassing van de Europese Richtlijn 2001/42/EG voor Strategische Milieubeoordeling", VROM).

SMB én MER

Het MER kan de plaats van het SMB-milieuraapport innemen. Officieel vervangt een MER het SMB niet, omdat voor beide verplichtingen afzonderlijke juridische grondslagen gelden. Om duidelijk te maken dat het voor Circuit de Peel een gecombineerd milieuraapport betreft wordt in de tekst de term 'SMB/MER' gebruikt. Er zijn geringe verschillen tussen de eisen die m.e.r. en SMB stellen aan de inhoud van de rapportage. Zo wordt het milieu in beide procedures in brede zin (dus naast het grijze milieu ook natuur, landschap, cultuurhistorisch erfgoed en externe veiligheid) belicht en worden in beide procedures alternatieven voor het voornemen opgesteld en beoordeeld. Alleen voor de m.e.r. is het opstellen van een Meest Milieuvriendelijk Alternatief verplicht.

1.6 Rol van de startnotitie en het SMB/MER

Voorliggende Startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. In deze Startnotitie geeft de initiatiefnemer het wat, waar en waarom van het voornemen aan, alsmede de manier waarop in het SMB/MER de milieueffecten worden voorspeld. Dit gebeurt niet in detail, maar op hoofdlijnen.

De inhoud van het SMB/MER wordt bepaald door de eisen die de wet stelt en door de Richtlijnen van het bevoegd gezag (zie hoofdstuk 7) voor dit SMB/MER. In het SMB/MER zal geen keuze worden gemaakt tussen de verschillende alternatieven en varianten. Wel wordt aangegeven hoe de verschillende alternatieven op de verschillende milieuaspecten scoren. De uiteindelijke keuze voor één van de alternatieven is aan het bevoegd gezag (de gemeenteraad). Deze keuze wordt juridisch verankerd in het bestemmingsplan, voorzien van een toelichting op de uitkomsten van het SMB/MER en hoe hiermee is omgegaan.

In hoofdstuk 7 wordt een overzicht van de te zetten stappen in de m.e.r.-procedure gepresenteerd en wordt tevens de samenhang van deze procedure met de procedure van het bestemmingsplan aangegeven.

1.7 Leeswijzer

In deze startnotitie komen onderstaande hoofdstukken aan bod:

Tabel 1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk-nummer	Titel	Inhoud
2	Doelstelling en onderzoeksvraag	Aangegeven wordt welk doel het initiatief heeft, welke problemen er spelen en waar de aandacht in de studie naar uit zal gaan.
3	Besluiten en randvoorwaarden	Korte beschrijving van genomen en toekomstige besluiten en vastgestelde randvoorwaarden voor het voornemen
4	Voornemen, alternatieven en varianten	In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat het voornemen is van de initiatiefnemer. Tevens wordt hier beschreven welke alternatieven / varianten mogelijk zijn en op basis van deze varianten welke alternatieven zijn te onderscheiden.
5	Huidige toestand milieu	Op basis van verschillende aspecten wordt de huidige situatie bekeken.
6	Effecten en beoordelingskader	Mogelijke effecten worden aangeduid en een beoordelingskader wordt gepresenteerd.
7	Procedures en organisatie	De rol van de betrokken instanties is aangegeven en de stappen die doorlopen dienen te worden komen aan bod.

2 DOELSTELLING EN ONDERZOEKSVRAAG

2.1 Doelstelling

De doelstelling van Circuit de Peel is het bieden van ruimte aan lawaaisporten en daaraan gerelateerde activiteiten. Door concentratie van lawaaisporten op één locatie kan de totale overlast op de omgeving beperkt worden⁴. Circuit de Peel vervult in praktijk een regionale functie, doordat er in Noord- en Midden-Limburg geen alternatief voor handen is.

2.2 Onderzoeksvraag

Reeds verrichtte onderzoeken

In het kader van de verplaatsing van Circuit de Peel is reeds veel (milieu)onderzoek verricht. Uit deze studies komt een beeld naar voren van de belangrijkste te verwachten effecten zijn. Hieronder wordt kort ingegaan op de onderzoeken. Na deze weergave wordt ingegaan op het resterende onderzoek in het kader van de milieueffectrapportage.

Alternatievenonderzoek

Het doel van het alternatievenonderzoek⁵ was om op basis van ruimtelijke- en milieutechnische aspecten te komen tot een alternatieve circuitlocatie in de gemeente Venray op basis van ruimtelijke- en milieutechnische aspecten. Het onderzoek is getrapt uitgevoerd middels een 'groe zeef' en een 'fijne zeef'. De criteria en beoordelingsaspecten op basis waarvan deze selectie van locaties uitgevoerd is, zijn weergegeven in tabel 2.1. De alternatieven zijn beoordeeld op de gebruikswaarde en toekomstwaarde, de planologische geschiktheid, de te verwachten effecten op milieu en natuur en de maatschappelijke acceptatie.

Tabel 2.1 Selectiecriteria en beoordelingsaspecten alternatievenonderzoek.

Criteria	Beoordelingsaspecten	Groe zeef	Fijne zeef
Gebruikswaarde en toekomstwaarde	Fysieke factoren: bodem en waterhuishouding, beschikbaar oppervlak	X	X
	Economische haalbaarheid		X
	Juridische haalbaarheid (kaders en uitzonderingsmogelijkheden)		X
	Ontwikkelingsmogelijkheden (in ruimte en activiteit)		X
	Economische spin-off		X
Planologische geschiktheid	Beschermde gebieden en belemmeringen (kabels en leidingen, reserveringen)	X	X
	Zorgvuldig ruimtegebruik		X
	Verkeersafwikkeling	X	X
	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	X	X
Milieu en natuur	Natuur	X	X
	Geluid	X	X
	Landschap, archeologie en cultuurhistorie	X	X
	Nabijheid van intensieve veehouderij (stankcirkels)	X	X

⁴ Zie ook historisch perspectief, bijlage 1.

⁵ Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van gemeente Venray en onder begeleiding van de provincie Limburg.

Criteria	Beoordelingsaspecten	Grove zeef	Fijne zeef
	Luchtkwaliteit		X
	Externe veiligheid		X
Maatschappelijke acceptatie	Beleving (hinder, meerwaarde)		X
	Oplossing in verhouding tot probleem, geen verplaatsing van problemen	X	X

Ten behoeve van de beoordeling van de locaties zijn gedetailleerde geluidsberekeningen uitgevoerd.

Bestemmingsplanonderzoeken

In het kader van het bestemmingsplan zijn de volgende aspecten onderzocht:

- Geluid;
- Bodem;
- Archeologie;
- Luchtkwaliteit;
- Ecologie.

Verder is aandacht besteed aan de kans op geurhinder, lichthinder, landschappelijke inpassing en water en riolering.

Effecten

Uit de onderzoeken blijkt dat de verplaatsing van de activiteiten van Circuit de Peel hoofdzakelijk gevolgen heeft voor de geluidsemisatie naar mens en natuur. De effecten op de mens zijn met berekeningen en aan de hand van normen uit de wetgeving in beeld gebracht. Het geluidsonderzoek was gericht op het beperken van effecten naar de omgeving. Dit heeft geleid tot het opnemen van een geluidswal van 10 meter hoogte in het plan en de toepassing van geluidsdempers bij verschillende categorieën voertuigen. De situatie is vergunbaar door middel van een provinciale milieuvergunning, waarin een zonering voor het terrein wordt opgenomen. Overlast kan plaatsvinden m.n. in geval van evenementen (toegestaan maximaal 12 dagen per jaar). De effecten op ecologie worden ingeschat als beperkt ⁶, maar daarvoor geldt dat er weinig bekend is over de effecten van niet-continue geluidsbelasting op fauna.

Als gevolg van de ligging naast de vliegbasis De Peel is er mogelijk een risico op het gebied van externe veiligheid ⁷. Voor militair vliegverkeer is er evenwel geen wetgeving op dit gebied. Anticiperend op toekomstige wetgeving en op basis van normen uit de civiele luchtvaart is het mogelijk te komen tot een voorzichtige beoordeling van de situatie. In het kader van het bestemmingsplan wordt dat momenteel nader onderzocht in overleg met defensie en het bevoegd gezag.

Daarnaast zijn er in principe effecten te verwachten op het gebied van landschap, verkeersafwikkeling, luchtkwaliteit, water, bodem en archeologie. Deze blijken echter beperkt van aard of goed te verzachten door het nemen van maatregelen.

⁶ Hoofdzakelijk een effect op broedvogels, een verschuiving naar minder gevoelige soorten.

⁷ Mogelijk leidt dat tot plaatsing van gebouwen en bouwwerken buiten bepaalde veiligheidscontouren.

Te onderzoeken aspecten in het kader van het SMB/MER

Het SMB/MER richt zich op die onderdelen waarvoor nader onderzoek informatie verschaft voor de besluitvorming, en/of kan leiden tot verbetering van het voornemen in milieukundige zin. Dat betekent in de eerste plaats:

- Aandacht voor de mogelijkheden om de geluidsbelasting te beperken;
- Onderzoek naar de effecten op de ecologie;
- Onderzoek naar de externe veiligheid in relatie tot het militair vliegveld De Peel;
- Effecten in de aanlegfase (grondverzet, ecologie).

Daarnaast zal in het rapport voldaan moeten worden aan de wettelijke vereisten (o.a. de richtlijnen van de Commissie voor de milieueffectrapportage).

Overige bestemmingen

Het bestemmingsplan voorziet ook in het herbestemmen van de huidige locatie naar natuur en het mogelijk maken van parkeren op het naastgelegen agrarisch terrein in geval van evenementen.

Deze wijzigingen zijn niet m.e.r.-plichtig. De effecten van de wijzigingen zullen evenwel in beeld worden gebracht. Daar de verwachting is dat deze effecten slechts marginaal dan wel positief zullen zijn, worden hiervoor geen alternatieven worden onderzocht.

3 BESLUITEN EN RANDVOORWAARDEN

3.1 Inleiding

In de loop der jaren zijn met betrekking tot het Circuit de Peel aan de Bakelse dijk diverse initiatieven genomen het circuit te legaliseren. Aan de hand van verschillende ondernomen acties zijn naar de exploitant verwachtingen gewekt betreffende de planologische inpassing van het circuit. Een voorbeeld hiervan is dat het circuit gebruikt is voor de concentratie van lawaaisporten vanuit de regio.

Om een beeld te schetsen van de complexiteit en om de ligging van het huidige circuit te verklaren, is in bijlage1 het historisch perspectief uiteengezet. Er wordt ingegaan op de ontwikkeling van het circuit en de planologische gang van zaken.

3.2 Reeds genomen besluiten

Met betrekking tot de verplaatsing van Circuit de Peel naar de Bakelse dijk Zuid (de voorgenomen activiteit) zijn de volgende besluiten genomen:

- Besluit van de raad van de gemeente Venray (13 juni 2006) tot het mogelijk maken van een circuit binnen de gemeentegrenzen, en wel aan de Bakelse Dijk Zuidzijde. Het betreft dan zowel variant I als II uit het Alternatievenonderzoek. Variant I is echter in een later stadium door partijen afgewezen of minder geschikt verklaard vanwege de ligging in de EHS, waardoor variant II resulteert als de voorgenomen activiteit in deze startnotitie;
- Het college heeft daarop een contract gesloten met provincie Limburg en de circuiteigenaar waarin afspraken zijn gemaakt om te komen tot realisatie van het circuit;
- Het college heeft het Voorontwerp bestemmingsplan vrijgegeven voor inspraak (inmiddels afgerond).

3.3 Besluiten in het kader van de MER

De besluiten die met betrekking tot het tot stand komen van het MER voor het Circuit de Peel aan de Bakelse dijk Zuid genomen moeten worden zijn de volgende:

- Vaststellen richtlijnen MER door de gemeenteraad;
- Aanvaarding van het MER door de gemeenteraad

In hoofdstuk 7 worden de procedures voor milieueffectrapportage en bestemmingsplan nader toegelicht.

3.4 Relevante beleidsmatige besluiten en wet- en regelgeving

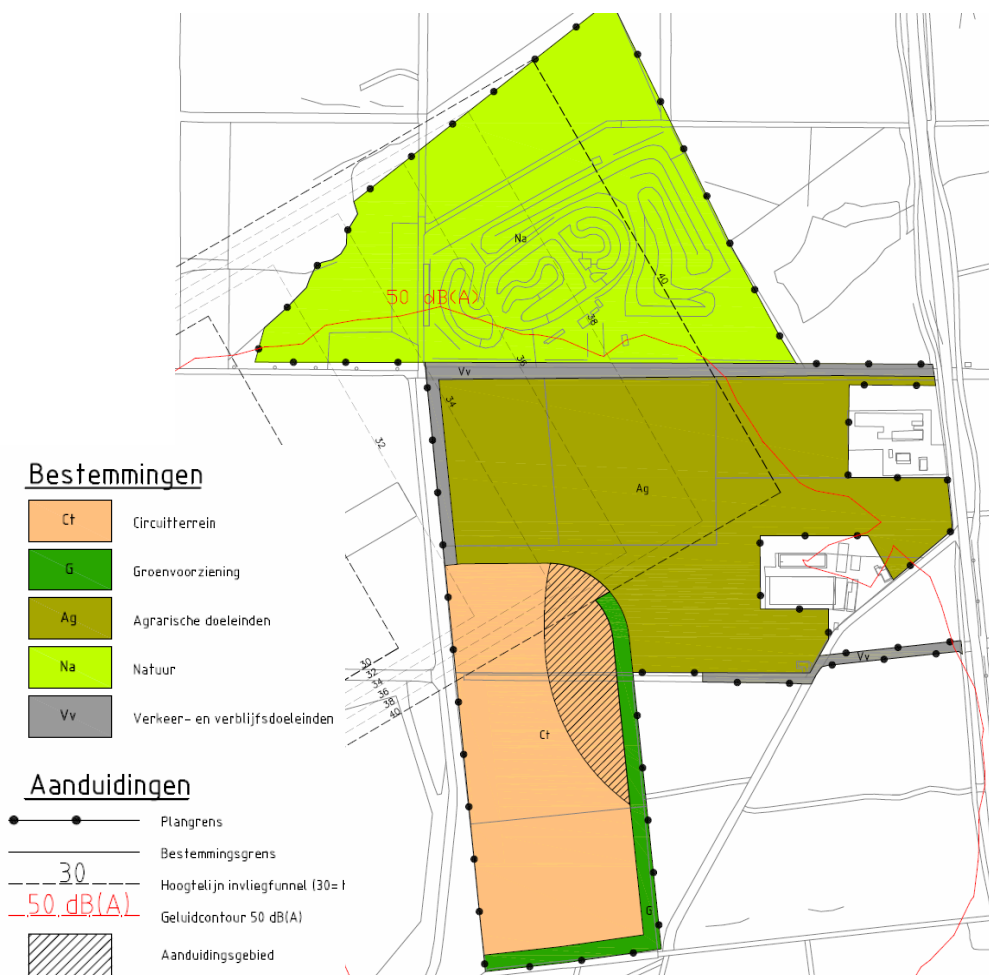
De milieueffecten worden in het MER onder meer vergeleken en beoordeeld op basis van beleid en wet- en regelgeving. Onderstaande tabel geeft aan welke beleid en welke wetten naar verwachting een rol zullen spelen in het beoordelingskader. Per milieuthema is een onderverdeling gemaakt naar nationaal, provinciaal en lokaal beleid. De opsomming in het schema is niet limitatief. In het MER zal worden aangegeven op welke wijze het beleid wordt vertaald in het beoordelingskader.

Thema	Niveau	Beleid	
Ecologie en natuurwaarden	Nationaal	Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw (Nota Natuur voor mensen, mensen voor natuur), 2000	
		Structuurschema Groene Ruimte 2, 2002	
		Natuurbeschermingswet, oktober 2005	
		Flora- en Faunawet, 2002	
	Provinciaal	Vogel- en Habitatrichtlijn, diverse besluiten	
		Provinciaal Omgevingsplan Limburg, 2001 (en POL-herziening 2006)	
Gemeentelijk	POL herziening op hoofdlijnen (EHS, 2005)		
	Ontwikkelingsperspectief Venray 2015, 2006		
Landschap, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie	Europees	Verdrag van Malta, 1998	
		Nationaal	Nota Belvedere, 1999
	Nationaal	Monumentenwet, 1988	
		Provinciaal	Provinciaal Omgevingsplan Limburg, 2001 en POL-herziening, 2006
	Gemeentelijk	Ontwikkelingsperspectief Venray 2015, 2006	
		Bestemmingsplan Buitengebied, 2005	
	Luchtkwaliteit	Nationaal	Nationaal Milieubeleidsplan 4, 2001
			Besluit luchtkwaliteit, 2005
Wet milieubeheer			
Provinciaal		Geen	
Gemeentelijk		Geen	
Geluid		Europees en Nationaal	Nationaal Milieubeleidsplan 4, 2001
	Handreiking industrielawaai en vergunningverlening, 1998		
	Europese Richtlijn Omgevingslawaai		
	Wet milieubeheer		
	Provinciaal	Wet geluidhinder	
		o.a. Provinciaal Omgevingsplan Limburg	
	Gemeentelijk	Bestemmingsplan buitengebied, 2005	
	Externe Veiligheid	Nationaal	Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, 2004
Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 1995-1996			
Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen ,2004			
Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, voorstel tot wet,2006			
Provinciaal		Geen	
Gemeentelijk		Geen	
Verkeer en vervoer		Nationaal	Nota mobiliteit, 2006
	Provinciaal	Provinciaal Verkeer en Vervoersplan 2 (PVVP-2)	
	Gemeentelijk	Categoriseringsplan 1999	
Geur		Wet stankemissie veehouderijen, 2003	
Ruimtelijke ontwikkeling	Nationaal	Nota Ruimte, 2005	
		Wet op de Ruimtelijke Ordening, 1965	
	Provinciaal	Provinciaal Omgevingsplan Limburg, 2001	
	Gemeentelijk	Ontwikkelingsperspectief Venray 2015, 2006	
		Bestemmingsplan Buitengebied, 2005	

4 VOORNEMEN, ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

4.1 Het voornemen

Het voornemen is beschreven in het voorontwerp bestemmingsplan. De zogenaamde plankaart, met daarop de ligging van het circuit, is hieronder weergegeven.



Figuur 4.1 Uitsnede plankaart uit Voorontwerp bestemmingsplan Circuit de Peel.

Circuitterrein

Op de plankaart is aangegeven welk terrein gebruikt mag worden voor het circuit. Dit gebied mag worden gebruikt voor het rijden (in wedstrijdverband of recreatief) met gemotoriseerde voertuigen, trainingen en testritten met gemotoriseerde voertuigen. De inrichting mag voorzien in motorcrossterrein, parkeer- en verkeersvoorzieningen, groenvoorzieningen, voorzieningen van openbaar nut, geluidwerende voorzieningen, waterhuishouding en opslagvoorzieningen. Verder zijn beperkte, aan de functie van het circuit gerelateerde, horecavoorzieningen en detailhandel toegestaan.

Gebouwen en maximale hoogte

De oprichting van gebouwen (o.a. pit- en toeschouwerscomplex) en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, (o.a. tribunes) is toegestaan tot een maximale bouwhoogte van 12 m.

Uit het Structuurschema militaire terreinen volgt dat het indirecte ruimtebeslag rondom militaire luchtvaartterreinen, zoals de verschillende geluidzones en obstakelvrije zones, en de daaruit voortvloeiende beperkingen in bestemmingsplannen dienen te worden opgenomen. Dit geldt ook voor beperkingen bij zend- en ontvangstinstallaties. Daarom zal hier bij het ontwerp rekening mee gehouden worden. Hoogtebeperkingen vanwege de invliegfunnel worden in acht genomen bij het ontwerp. De oprichting van gebouwen en tribunes is op een gedeelte van de gronden uitgesloten vanwege geurhinder van omliggende agrarische bedrijven ⁸.

Geluidswal

Het plan voorziet in de oprichting van een geluidswal om het terrein met een hoogte van 10 m (lager in het noord-westen i.v.m. de invliegfunnel van het vliegveld en met uitzondering van de ingang eveneens aan deze zijde). Deze hoogte is in lijn met de gemiddelde boomhoogte, in verband met de landschappelijke inpassing⁹.

Verkeer en parkeren

De ontsluiting van het circuit zal plaatsvinden via de Bakelse dijk en een nieuw aan te leggen weg langs het vliegveld. In geval van evenementen zal geparkeerd worden op de naastgelegen agrarische gronden. In dat geval zal het verkeer ook via een zuidelijkere onverharde weg naar het terrein geleid worden.

4.2 Locatiealternatieven (SMB)

Locatieonderzoek reeds verricht

In paragraaf 2.2 is ingegaan op de onderzoeksvraag voor dit SMB/MER. Het zoeken van nieuwe locatiealternatieven maakt daar geen onderdeel van uit, aangezien dat reeds uitvoerig is gebeurd in de 'Alternatievenstudie Circuit de Peel' (Royal Haskoning, 2006).

Effectbeschrijving

Op basis van een brede palet aan criteria, waaronder de relevante milieucriteria, (zie tabel 2.1 in paragraaf 2.2) is daarbij binnen de gemeente Venray gezocht naar alternatieven. Uit een eerste stap, waarbij gezocht is naar gebieden waar relatief weinig geluidshinder zal optreden, resteerden 21 locaties. Via twee stappen (grove en fijne zeef) is dat aantal teruggebracht naar drie locaties (waarbij een alternatief in twee varianten) waar de realisatie van een circuit haalbaar is. De (milieu)effecten van alle alternatieven zijn beschreven in de studie. Voor alle locaties zijn geluidsberekeningen uitgevoerd inclusief optimalisaties op technische aspecten (geluidsschermen en dempers).

Alternatievenonderzoek vs. SMB/MER

In het kader van het SMB/MER zal het Alternatievenonderzoek getoetst worden aan de wettelijke vereisten voor een SMB/MER en aan de richtlijnen. Op basis daarvan zal

⁸ De ammoniakuitstoot van deze bedrijven zal in het kader van het Circuit worden beëindigd, hetgeen betekent dat deze beperking dan kan vervallen. Mogelijk verandert ook de beleidscontext door verwachte aanpassingen van de wetgeving.

⁹ In het bestemmingsplan is de oprichting van een geluidswerende voorziening met een hoogte van maximaal 12 m mogelijk gemaakt. Dit biedt enige flexibiliteit, mocht een hogere voorziening nodig blijken in het kader van de Wm-vergunning.

ofwel een aanvulling gemaakt worden op het alternatievenonderzoek, ofwel de rapportage integraal als bijlage worden toegevoegd aan het SMB/MER.

4.3 Inrichtingsalternatieven en varianten (MER)

In het SMB/MER worden, naast het voornemen, in ieder geval de volgende (wettelijk verplichte) alternatieven meegenomen:

1. Het nul-alternatief (huidige situatie plus autonome ontwikkeling);
2. Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

4.3.1 Nul-alternatief

Het nul-alternatief dient als theoretisch referentiekader voor de beoordeling van de te verwachten milieueffecten van het voornemen en de alternatieven en varianten. Het is de situatie zonder de voorgenomen activiteiten, maar met inbegrip van de autonome ontwikkelingen. Ze geeft dus aan welke ontwikkeling de locatie zou doormaken als het initiatief (de verplaatsing van het circuit) niet door zou gaan. Daarmee wordt het nul-alternatief gekenmerkt door handhaving van het bestaande circuit inclusief de bestaande inrichting. De activiteiten zijn gelijk aan de activiteiten van het voornemen.

Autonome ontwikkelingen zijn in deze context ontwikkelingen die zijn vastgelegd in plannen en beleid en die geen onderdeel zijn van het in deze SMB/m.e.r.-studie bedoelde voornemen.

4.3.2 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijk alternatief is het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt. Het dient realistisch te zijn en binnen de mogelijkheden van de initiatiefnemer te liggen.

Voorafgaand aan het onderzoek wordt gedacht aan:

- een verdere optimalisatie van geluidwerende voorzieningen;
- aan toepassing van technieken als geluidsdempers of andere technische maatregelen aan de voertuigen, bovenop dat wat reeds in het voornemen opgenomen is;
- een andere landschappelijke inpassing;
- beperking van openingstijden in broedseizoen.

5 HUIDIGE TOESTAND MILIEU

5.1 Inleiding

In het MER wordt uitgebreid aandacht besteed aan de huidige kwaliteit van het plangebied. Tevens wordt ingegaan op de samenhang van het plangebied en de directe omgeving. In deze startnotitie volstaan we met een korte beschrijving van het plangebied voor het Circuit de Peel en de directe omgeving hiervan.

5.2 Huidige situatie

De ligging van het bestemmingsplangebied in haar omgeving is weergegeven op kaart 1 en de functies die mogelijk worden gemaakt door het bestemmingsplan in figuur 4.1.

Kenmerken van het bestemmingsplangebied:

- Het wordt doorsneden door de Bakelse dijk en ligt ten westen van de Middenpeelweg;
- Het noordelijk gedeelte is momenteel circuitterrein (zie bijlage 1 voor een luchtfoto);
- Het overige gebied is in gebruik als bouwland;
- Het is landschappelijk te karakteriseren als een jonge dekzandontginning;
- Het totale bestemmingsplangebied heeft een oppervlakte van 43,1 ha.

Kenmerken van de omgeving van het bestemmingsplangebied:

- Aan de westzijde grenst het aan vliegbasis De Peel;
- Het grenst aan de noord, oost en zuidzijde aan bosgebied (EHS);
- Ten oosten van het bestemmingsplanplangebied zijn op dit moment twee boerderijen gelegen met woonhuis. Dit zijn beide veehouderijbedrijven;
- In de wat ruimere omgeving ligt verspreid staande bebouwing (veelal agrarische bedrijven) en een camping;
- Het is gelegen op circa 6 kilometer ten westen van Venray, en op enkele kilometers afstand van de kern Merselo.

Ontsluiting

Het plangebied wordt aan de noordkant ontsloten door de Bakelse dijk. Aan de oostkant is het vanaf de Middenpeelweg via onverharde wegen bereikbaar.

Huidige planologische situatie

Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan "Buitengebied". In dit bestemmingsplan is het plangebied aangewezen als 'Agrarisch gebied'. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van Venray vastgesteld op 17 mei 2005 en door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg goedgekeurd op 13 december 2005. Aan enkele onderdelen, waaronder het huidige circuit, is toen goedkeuring onthouden.

6 EFFECTEN EN BEOORDELINGSKADER

6.1 Effecten

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is, zijn voor het alternatievenonderzoek reeds diverse milieuonderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de voorgenomen activiteit. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat het belangrijkste effect op de omgeving de geluidsemmissie naar mens en natuur is.

Waar mogelijk en relevant worden effecten kwantitatief in kaart gebracht. Indien dit niet mogelijk is (zoals bijvoorbeeld de effectbeoordeling op landschap) zal een kwalitatieve beoordeling van de effecten plaatsvinden.

Naast de omvang van de effecten wordt aangegeven van welke aard zij zijn: tijdelijk/permanent, omkeerbaar/onomkeerbaar, korte/lange termijn. Ook wordt waar nodig aangegeven of cumulatie met andere effecten kan optreden.

Effecten worden aangegeven zowel voor de aanlegfase als de gebruiksfase.

6.2 Beoordelingskader

De effecten worden in het MER aan de hand van beoordelingscriteria. De criteria samen vormen het beoordelingskader. Per criterium worden een of meerdere aspecten benoemd om het criterium meetbaar te maken.

Om de effecten op aspectniveau te kunnen vergelijken worden deze op basis van een + / - score beoordeeld. De score kan variëren van dubbel min tot dubbel plus.

Onderstaande tabel geeft een aanzet. In het MER worden de criteria en aspecten definitief gekozen. Een kwantitatieve voorspelling is gebaseerd op cijfers en/of berekeningen. Een kwalitatieve voorspelling wordt uitsluitend op een beschrijvende manier gemaakt.

Tabel 6.1: Aanzet tot beoordelingskader

Criteria	Beoordelingsaspect	Effectbeoordeling kwalitatief / kwantitatief	Onderzoeks- methode
Geluid	Geluidbelasting op mens en natuur (aantal dB(A) in de representatieve bedrijfssituatie en tijdens evenementen, 50 dB(A)-zonegrens)	Kwantitatief	Geluid-berekeningen
Natuur	Ecologische waarden (beschermdenatuurwaarden)	Kwalitatief	Aanvullend literatuuronderzoek ¹⁰ en deskundigen oordeel

¹⁰ In het kader van het Alternatievenonderzoek en het VOBP is reeds een quick scan gedaan naar de natuurwaarden in het bestemmingsplangebied. In het MER zal worden vastgesteld of aanvullend literatuuronderzoek voldoende informatie levert voor de effectvoorspelling.

Criteria	Beoordelingsaspect	Effectbeoordeling kwalitatief / kwantitatief	Onderzoeksmethode
Landschap en cultuurhistorie	Landschappelijke waarde / landschappelijke inpassing (afleesbaarheid historie, maat en schaal, landschapselementen, toegevoegde waarde voor het landschap)	Kwalitatief	Veld- en literatuuronderzoek ¹¹
Archeologie	Archeologische waarden	Kwantitatief	Verkennd archeologisch onderzoek (boringen)
Bodem	Milieuhygiënische kwaliteit (grond en grondwater)	Kwantitatief	NEN-5740, bodemonderzoeksstrategie bij verkennd bodemonderzoek(boringen)
	Grondbalans	Kwantitatief	Berekeningen
Waterhuishouding	Wijziging van de waterhuishouding (grondwater- en oppervalktewater)	Kwalitatief	Deskundigen oordeel
Externe Veiligheid	Plaatsgebonden risico (PR 10 ⁻⁶) (zowel vanuit de voorgenomen activiteit als vanuit de omgeving) en invloedsgebied groepsrisico	Kwantitatief ¹²	Quick scan externe veiligheid
Geur	Geur vanwege het circuit	Kwalitatief	Deskundigen oordeel, Wetgeving
	Geur vanwege agrarische bedrijvigheid (stankcirkels)	Kwantitatief	
Luchtkwaliteit	Grenswaarden luchtkwaliteit volgens Besluit Luchtkwaliteit	Kwantitatief	Luchtkwaliteitsberekeningen
Verkeer	Bereikbaarheid Parkeren	Kwantitatief	Literatuuronderzoek
Lichthinder/lichtinvloed	Lichtinval naar natuur Zichtbaarheid	Kwalitatief	Literatuuronderzoek

¹¹ In het kader van het Alternatievenonderzoek heeft reeds een veldonderzoek en bureaustudie naar de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving plaatsgevonden.

¹² Met het oog op het ontbreken van beleid op het gebied van externe veiligheid voor activiteiten in de nabijheid van het plangebied, zal een kwalitatieve effectbeoordeling plaatsvinden.

7 PROCEDURES EN ORGANISATIE

7.1 Betrokken partijen

In de wet is vastgelegd welke organen en partijen een rol spelen in de procedure voor milieueffectrapportage. In het kader hiernaast is beschreven welke partijen dat zijn en wat hun rol is. Hieronder is aangegeven wie in de m.e.r.-procedure voor circuit De Peel de initiatiefnemer en het bevoegd gezag zijn.

Initiatiefnemer

Initiatiefnemer is het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Venray. Het college is ook de initiator van de bestemmingsplanwijziging. Het adres van het college luidt:

College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Venray
Raadhuisstraat 1
5801 MB Venray

Bevoegd gezag

De gemeenteraad van Venray is bevoegd gezag en zal zich uitspreken over de inhoud van het MER en de aanvaarding van het MER na afronding. Zij stelt ook het bestemmingsplan vast. Het adres van de gemeenteraad luidt:

Gemeenteraad Venray
Raadhuisstraat 1
5801 MB Venray

7.2 Verloop van de procedures

Deze startnotitie is het begin van de procedure voor de milieueffectrapportage. Het SMB/MER dient bovendien ter ondersteuning van het nieuwe bestemmingsplan. In het voorontwerp bestemmingsplan is schematisch de samenhang tussen deze trajecten weergegeven. Daarnaast start met deze notitie ook de procedure voor de Strategische Milieubeoordeling, die feitelijk twee stappen kent. Ze worden in onderstaande beschrijving verwerkt.

U vindt meer informatie over genoemde procedures en hun achtergronden op de website www.infomil.nl van het Rijk.

Betrokken partijen

In elke SMB/m.e.r.-procedure spelen onderstaande partijen een rol:

Initiatiefnemer (IN): de initiatiefnemer voor het m.e.r.-plichtige besluit, in dit geval het college van Burgemeester en Wethouders;

Bevoegd gezag (BG): de overheidsinstantie, die bevoegd is om over het initiatief een besluit te nemen. Hier is dat de gemeenteraad.

Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.): deze onafhankelijke commissie adviseert het bevoegd gezag over de inhoud van het MER (in de zg. adviesrichtlijnen) en toetst achteraf de juistheid en volledigheid van het MER (in het zg toetsingsadvies. De Commissie m.e.r. betreft de startnotitie en de inspraakreacties bij haar adviezen.

Wettelijke adviseurs: BG dient advies te vragen aan de wettelijke adviseurs. Voor dit MER zijn dat de regionale inspectie van het ministerie van VROM en de regionale directie van het ministerie van LNV. Zij brengen advies uit over de inhoud van het MER en adviseren achteraf over kwaliteit en volledigheid van de rapportage.

Insprekers: in elke SMB/m.e.r.-procedure kunnen belanghebbenden hun mening kenbaar maken. Daarover meer in paragraaf 7.2 en 7.3.

7.2.1 Toelichting van de stappen in de procedure milieueffectrapportage

Inspraak en Advies

De Startnotitie ligt zes weken ter inzage na publicatie daarvan in een lokaal huis-aan-huisblad melding van gemaakt. De startnotitie wordt dan bovendien -in het kader van de SMB-richtlijn- verstuurd aan de te raadplegen instanties. Tijdens de inspraakperiode kunnen insprekers en wettelijke adviseurs reageren op de Startnotitie. Binnen negen weken brengt ook Commissie m.e.r. haar advies uit, gebaseerd op de startnotitie en de inspraakreacties.

Richtlijnen

De gemeenteraad zal naar verwachting binnen maximaal 13 weken na de officiële bekendmaking de Richtlijnen vaststellen. De Richtlijnen geven aan welke informatie het SMB/MER moet bevatten, zoals de milieuaspecten en de alternatieven en varianten op het voornemen. Daarbij wordt het advies van de Commissie m.e.r als basis gebruikt en wordt er rekening gehouden met de inspraakreacties en adviezen van instanties.

SMB/MER

Op basis van de Richtlijnen stelt het college van B&W het SMB/MER op. In het kader van de SMB-procedure is het opstellen van het milieurapport de tweede en laatste stap, waarmee de procedure formeel ten einde is. In het (voorontwerp) bestemmingsplan moet worden aangegeven hoe is omgegaan met de uitkomsten van het SMB/MER.

Inspraak en advies

Zodra het SMB/MER gereed is, wordt het door het college van B&W aan de gemeenteraad aangeboden. Als bevoegd gezag beoordeelt de raad of het SMB/MER aanvaardbaar is. Het voldoen aan de Richtlijnen is daarin een belangrijk criterium. Nadat het SMB/MER is aanvaard, volgt het tweede inspraakmoment. Het rapport ligt vier weken ter inzage, waarna een ieder tot zes weken na aanvang in de gelegenheid is om in te spreken op het SMB/MER. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling. In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs advies. Binnen 5 weken na het einde van de inspraakperiode brengt de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uit. De Commissie m.e.r. geeft haar oordeel over de kwaliteit en de volledigheid van het SMB/MER. De Commissie m.e.r. baseert zich hierbij mede op de inspraakreacties.

7.2.2 Toelichting van de stappen in de bestemmingsplanprocedure

Op grond van artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) overlegt het college onder meer met provinciale- en rijksdiensten over het voorontwerp bestemmingplan. Ze geeft tevens gelegenheid tot inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan. Na verwerking van de reacties ontstaat het ontwerp bestemmingsplan, dat eveneens ter inzage wordt gelegd. Daarvan wordt een kennisgeving in de Staatscourant geplaatst. Nu kan door een ieder worden ingesproken.

Vervolgens beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan binnen 8 weken of, in geval tijdig een zienswijze kenbaar is gemaakt, binnen 4 maanden na afloop van de termijn van de ter inzagelegging. Na de vaststelling vindt zo spoedig mogelijk, doch in ieder geval binnen 4 weken na dagtekening van het raadsbesluit, terinzagelegging plaats gedurende 6 weken. Alleen diegenen die al zienswijzen hebben ingediend tegen het ontwerp bestemmingsplan of bedenkingen hebben tegen

aangebrachte wijzigingen bij de vaststelling van het ontwerp bestemmingsplan¹³, kunnen nu bedenkingen bij Gedeputeerde Staten indienen.

Hierna beslissen Gedeputeerde Staten over de goedkeuring binnen 12 weken of, in geval bedenkingen zijn ingebracht, binnen 6 maanden na de terinzagelegging van het bestemmingsplan. (In het schema is ervan uit gegaan dat zienswijzen zijn kenbaar gemaakt en bedenkingen zijn ingebracht).

Ten slotte kan tegen het besluit van Gedeputeerde Staten binnen 6 weken door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In het Voorontwerp bestemmingsplan Circuit de Peel is een schema opgenomen, waaruit de procedurele samenhang duidelijk wordt.

7.3 Communicatie en inspraak

Eerder in dit hoofdstuk zijn de inspraakmomenten voor het vervolg toegelicht. Het college van B&W benadrukt het belang van inspraak in het kader van een transparant proces, toegankelijkheid van informatie en degelijke afweging van belangen.

De momenten waarop betrokkenen formeel kunnen reageren worden hieronder nog even afzonderlijk toegelicht:

- Na publicatie van de Startnotitie: in deze periode van zes weken wordt een informatieavond georganiseerd waarin de procedure en de inhoud van de Startnotitie worden toegelicht. Feitelijk worden daar de aanpak en uitwerking van het milieuonderzoek uiteengezet. Uw reactie wordt door de Commissie m.e.r. meegewogen in de Advies-richtlijnen, die de leidraad voor het milieuonderzoek vormen.
- Na de publicatie van het SMB/MER: Belangstellenden hebben de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling opmerkingen te maken over het milieueffectrapport. Ook deze reacties worden door de Commissie m.e.r. meegewogen in haar toetsing van het rapport.

¹³ Diegenen die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest om een zienswijze in te dienen hebben ook het recht op het indienen van een bedenking

8 REFERENTIES

Econsultancy bv., 2006. Verkennend bodemonderzoek Bakelse dijk (Ong.) te Vredepeel gemeente Venray.

Royal Haskoning, 2006. Alternatievenonderzoek Circuit de Peel.

Royal Haskoning, 2006. Voorontwerp bestemmingsplan Circuit de Peel.

Royal Haskoning, 2006. Quicksan flora en fauna Bakelse dijk.

Royal Haskoning, 2006. Luchtkwaliteitsonderzoek Circuit de peel, Venray.

Synthegra archeologie, 2006. Archeologisch bureauonderzoek en karterend Booronderzoek Bakelsedijk-Zuid te Merselo, gemeente Venray.

Bijlage 1

Historisch perspectief

HISTORISCH PERSPECTIEF

In deze bijlage wordt het historisch perspectief van het Circuit de peel op de huidige locatie (ten noorden van de Bakelse dijk uiteengezet. De bijlage gaat in op de fysieke ontwikkeling van het circuit tot de huidige situatie en geeft een overzicht van de planologisch-juridische gang van zaken.

Het perspectief geeft hiermee eveneens een overzicht van de tot nu toe genomen besluiten met betrekking tot het circuit de peel op de huidige locatie.

In onderstaande figuur is de indeling van het huidige circuit te zien.



Figuur 1 Huidige indeling circuit De Peel

De letters die afgebeeld staan op Figuur 1 corresponderen met de volgende activiteiten op het terrein:

- A: Autospeedway en kartbaan
- B: Ministock car racing
- C: Motorcrossterrein
- D: Parkeren bij evenementen¹⁴
- E: Rennerskwartier
- F: Parkeerplaats trainingen

¹⁴ De op de foto zichtbare sporen op het huidige parkeerterrein bij evenementen, zijn restanten van het vroegere gebruik als autocrossterrein. Dit gedeelte is in de huidige situatie niet meer als zodanig in gebruik.

Aanleg en uitbreiding

Ontstaan

Het huidige Circuit de Peel, aan de Bakelsedijk in Venray, is sinds 1977 als motorcross-oefenterrein in gebruik. In dat jaar besloot ook de gemeenteraad van Venray een krediet beschikbaar te stellen voor de inrichting van het terrein, deels op de voormalige stortplaats. Een van de redenen daarvoor was de bestaande overlast door wildcrossers¹⁵. Voor MCV St. Janslust en MCC Venray, beiden opgericht in de jaren zestig, werd dat toen het vaste crossterrein.

De gronden waren eigendom van de gemeente en werden verhuurd aan Motor Sport Stichting De Peel, hierna MSS genoemd. Deze stichting werd verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het circuit. Het crossterrein lag direct naast militaire vliegbasis De Peel en het Ministerie van Defensie was ook pachter van de gronden voor het crossterrein¹⁶. Het terrein was volgens MSS 3,8 hectare groot, de notitie MER-beoordeling circuit De Peel¹⁷ sprak van 5,65 hectare.

In 1983 krijgt MSS toestemming van de gemeente om 1,5 hectare van het terrein op te hogen met schoon puin en uitgebroken wegfundering¹⁸. In dat jaar verzoekt de gemeente aan Defensie om het terrein te mogen uitbreiden.

In 1987 sloot de gemeente een huurovereenkomst met de nieuwe stichting "Motor Sport Stichting De Peel", in de volksmond MSS. Deze stichting werd verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het circuit¹⁹.

Aanleg van asfaltbanen

Tot 1990 is er steeds alleen maar sprake van motorcrossactiviteiten op het terrein. In 1990 geeft de gemeente toestemming aan MSS voor de aanleg van een asfaltbaan op het crossterrein²⁰. Ze stelt onder meer als voorwaarde dat MSS meewerkt aan de concentratie van meerdere motorsportvormen op het circuit. Overlast op andere locaties kan daardoor afnemen. Ook wordt genoemd dat het circuit moet voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder, die zijn vastgelegd in de gebruiksvergunning²¹. Het terrein wordt vervolgens met 2 ha uitgebreid aan de zuidkant en voorzien van twee asfaltbanen. Het terrein wordt daarmee 7,7 hectare groot. De grote ovale baan is bedoeld voor verschillende soorten autoracen, een veel kleinere baan biedt plaats aan het racen met mini stockcars. MSS financiert de aanleg van de banen en sluit overeenkomsten met autocrossclub (ACC) het Veule en Model Stockcar Racing Club "De Peeldrivers". Nieuwe gebruikers van het circuit zijn de beoefenaars van autospeedway en karting.

Verankering

Eind jaren tachtig heeft het Gewest Noord-Limburg geprobeerd het circuit een regionale bestemming te geven. De gemeente Venray heeft daar toen niet mee ingestemd omdat het ministerie van Defensie dat niet wilde. Toch vervult Circuit de Peel sindsdien

¹⁵ brief MSS aan B&W Venray, 18-9-2001 en brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

¹⁶ brief MSS aan B&W Venray, 18-9-2001

¹⁷ Omnio, mei 2004

¹⁸ brief B&W Venray aan MSS, 02-03-1983

¹⁹ website gemeente Venray maart 2006

²⁰ brief B&W Venray aan MSS 15-02-1990

²¹ brief B&W Venray aan MSS 15-02-1990

duidelijk een regionale functie. Dat komt doordat er in Noord- en Midden-Limburg op dat moment geen enkel alternatief voorhanden is²².

In 1995 besluit het college in Venray om een langjarig huur- en gebruikscontract met MSS op te stellen, steeds voor een periode van vijf jaar. De jaarlijkse huurprijs bedraagt fl 6.775,-²³. Twee jaar later, in 1997, worden organisatorische afspraken tussen ACC het Veulen en MSS De Peel over gebruik van het circuit schriftelijk vastgelegd.

Na de uitbreiding in 1990 verschuift de benutting van het circuit van hoofdzakelijk motorcross naar evenementen op het gebied van autospeedway en stockcar racen. De sluiting van het circuit in Baarlo in 1998 versterkt deze ontwikkeling²⁴.

Planologische gang van zaken

Oorspronkelijke bestemming

Voor Circuit De Peel is geen vergunning in het kader van de Wet milieubeheer afgegeven. Er is ook geen goedgekeurd bestemmingsplan voor het circuit. In het in 1977 geldende bestemmingsplan (het uitbreidingsplan in hoofdzaak uit 1945) had het gebied de bestemming 'bosch'. In 1980 is een poging gedaan om via een integrale herziening van het bestemmingsplan Buitengebied het circuit De Peel te legaliseren. Het bestemmingsplan is echter niet door Gedeputeerde Staten goedgekeurd. Het uitbreidingsgebied van het terrein (1990) aan de zuidkant ligt binnen de bestemming "agrarisch gebied met hoge landschappelijke waarden", volgens het bestemmingsplan van 1980. Het oorspronkelijke terrein heeft nog steeds de bestemming 'bos'.

Handhaving en gedoogbesluit

Op 8 mei 2002 nam Gemeente Venray het besluit om circuit De Peel te gedogen voor in elk geval het jaar 2002²⁵. Aanleiding was het verzoek van de inspecteur van het ministerie van VROM (in 2001) aan provincie en gemeente om handhavend op te treden. Het gebruik van circuit De Peel was, aldus VROM, strijdig met de milieuwetgeving, de Woningwet en de voorschriften van Ruimtelijke Ordening. De inspecteur wees er onder andere op dat het terrein is gelegen in het Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het ontwikkelen van de EHS is een beleidslijn uit het Natuurbeleidsplan van 1990, die later in 1993 in het Structuurschema Groene Ruimte werd uitgewerkt.

Als reactie op het Haagse verzoek stelde de provincie Limburg op 18 december 2001 een handhavingsbesluit op. Essentie van het besluit was dat dwangsommen worden opgelegd aan MSS als het circuit na 31-12-2002 langer dan 8 uur per week zou worden opengesteld.

De gemeente gaf in haar tijdelijk gedoogbesluit in mei 2002 aan dat bij de uitbreiding van 1990 steeds de voorwaarde was gesteld dat geen A-inrichting zou mogen ontstaan. Een daaruit volgende norm is een maximum wekelijkse openstelling van 8 uur. Een uitzondering gold voor drie weekeinden per kalenderjaar.

De belangrijkste voorwaarden in het gedoogbesluit van 2002 waren:

²² website gemeente Venray maart 2006

²³ B&W adviesformulier en Besluitenlijst Gemeente Venray 07-03-1995

²⁴ brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

²⁵ brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

- Gebruik van het terrein buiten het circuit uitsluitend voor parkeren van bezoekers. Dit houdt ook in verwijdering van verharding voor het rennerskwartier voor karten en autospeedway;
- Tijdig aanvragen van evenementenvergunningen;
- Zo min mogelijk gebruik in de avonduren;
- Het nemen van maatregelen om geluidsbelasting op de omgeving te verminderen.

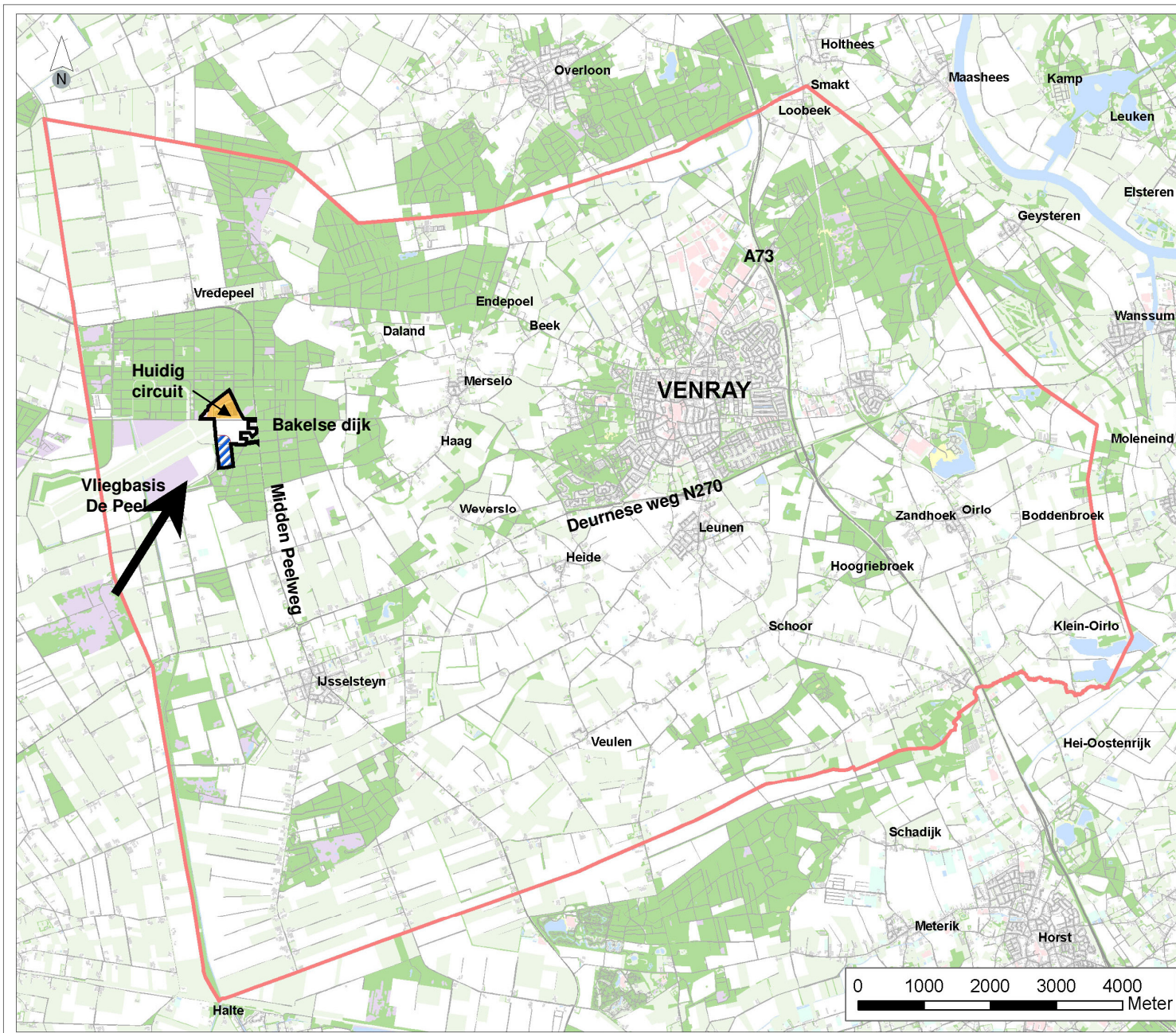
Zoektocht naar alternatieven

De stellingname van VROM werd de katalysator van een intensief vervolgtraject, waarin alternatieven voor circuit De Peel steeds centraal stonden. Gemeente en provincie speelden daarin een belangrijke rol. In 2003 geleden werd in een bemiddelingstraject tussen provincie, gemeente Venray, ministerie van VROM en MSS De Peel vastgelegd dat het circuit op de huidige locatie gedoogd zou worden tot 1 januari 2006. Voor die tijd zouden alternatieven in beeld gebracht moeten zijn buiten de Ecologische Hoofdstructuur en tot 2006 zou het handhavend optreden worden opgeschort.

De alternatieven kwamen naar voren in een onderzoek uit 2003. Dat was gericht op het vinden van legale alternatieven in de regio Noord- en Midden-Limburg. Een top 3 van locaties met potentie werd gedestilleerd uit twee rapporten: de locatie-vergelijking voor motorcross van Grontmij uit 1995 en een interne provinciale vergelijking van locaties voor lawaaisporten uit 2003.

De top 3 bestond uit locaties in Venray, Horst a/d Maas en Venlo. Hieronder worden deze afzonderlijk toegelicht:

- Sinnestraat Venray valt af vanwege “met name de ligging, de ontsluiting, de te verwachten geluidsimpact op de omgeving en het ontbreken van voldoende gronden in gemeente-eigendom” (bron: persbericht gemeente Venray 02-10-2003);
- Tienrayseweg in Horst a/d Maas wordt door B&W van deze gemeente uitgesloten vanwege diverse factoren. Het college verklaart bovendien: “De kernwaarden in de gemeente Horst aan de Maas worden gevormd door het landelijke (groene) karakter van het gebied in combinatie met de rust die er heerst. Het beleid is erop gericht om deze waarden te versterken en te benutten. Het mag duidelijk zijn dat een ontwikkeling op het vlak van lawaaisporten hier nadrukkelijk niet in past” (bron: brief van B&W gemeente Horst a/d Maas aan GS Limburg, niet ondertekend, niet gedateerd);
- De locatie Trade Port West in Venlo is niet onderzocht omdat de gemeente zich niet kon verenigen met het voorstel (bron: Gespreksprotocol van 03-07-2003 van provincie Limburg, dhr R. Paulussen, voor bestuurlijk overleg met de drie bovengenoemde gemeenten). Verder onderzoek leidde tot de conclusie dat er in Venlo geen locaties zijn met voldoende oppervlak (bron: persbericht gemeente Venray 02-10-2003).



- Legenda**
- Gemeentegrens
 - Bestemmingsplan
 - Huidige locatie
 - Plangebied

Titel:
Ligging plangebied, bestemmings-
plangebied en huidig circuitterrein

Project:
Startnotitie MER circuit de Peel

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

Datum:
03-10-2006

