

Ontwerp Bestemmingsplan Circuit de Peel

Toelichting bestemmingsplan Circuit de Peel

Gemeente Venray

5 juli 2007

Definitief rapport

9S2272.A0



ROYAL HASKONING

**HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING**

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
+31 (0)24 328 42 84 Telefoon
+31 (0)24 360 95 66 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Ontwerp Bestemmingsplan Circuit de Peel
	Toelichting bestemmingsplan Circuit de Peel
Verkorte documenttitel	OBP CdP toelichting
Status	Definitief rapport
Datum	5 juli 2007
Projectnaam	MER en BP circuit de Peel
Projectnummer	9S2272.A0
Opdrachtgever	Gemeente Venray
Referentie	9S2272.A0/R005/901268/Nijm

Auteur(s)	Ir. H. Tiessen, Mr. T. Brouwer
Collegiale toets	Drs. Ir. B. Brorrens
Datum/paraaf	
Vrijgegeven door	Ir. R. Idema
Datum/paraaf	

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Situering plangebied	1
1.3 Beschrijving initiatief	1
1.4 Activiteit en evenementen	2
1.5 Planologisch - juridische situatie	2
1.6 Planproces en procedure	2
1.6.1 Overzicht	2
1.6.2 Alternatievenonderzoek	3
1.6.3 Bestemmingsplan	3
1.6.4 Milieueffectrapportage	3
1.6.5 Wm-vergunning	4
1.7 Afweging locatiekeuze	4
1.7.1 Beoordeling van deelaspecten	4
1.7.2 Evaluatie milieueffecten	12
1.7.3 Exploitatiekosten	13
1.8 De belangrijkste conclusies uit het MER	15
1.9 Vestiging in Provinciale Ontwikkelingszones Groen (POG)	17
1.10 Opzet en leeswijzer	19
2 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	21
3 BELEIDSKADER	23
3.1 Europees beleid en regelgeving	23
3.1.1 Natuur	23
3.1.2 Cultuurhistorie en archeologie	23
3.2 Rijksbeleid	24
3.2.1 Nota Ruimte	24
3.2.2 Natuur	25
3.3 Provinciaal beleid	26
3.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg	26
3.3.2 Reconstructieplan Noord- en Midden-Limburg	27
3.4 Gemeentelijk beleid	27
3.4.1 Ontwikkelingsperspectief Venray	27
3.4.2 Bestemmingsplan buitengebied	28
4 CULTUURHISTORIE, ARCHEOLOGIE EN LANDSCHAP	29
4.1 Cultuurhistorie en landschap	29
4.1.1 Algemeen	29
4.1.2 Ontstaansgeschiedenis	29
4.1.3 Te nemen maatregelen: Landschappelijke inpassing	29
4.2 Archeologie	30
4.2.1 Algemeen	30
4.2.2 Verwachte archeologische waarde	30
4.2.3 Onderzoek	30

5	GROEN EN ECOLOGIE	31
5.1	Algemeen	31
5.2	Onderzoek huidige situatie	31
5.2.1	Beschermde gebieden	32
5.2.2	Beschermde soorten	33
5.3	Onderzoek mogelijke effecten	35
5.4	Te nemen maatregelen	37
5.4.1	Mitigerende maatregelen	37
5.4.2	Compensatie	38
5.4.3	Vergunningverlening	38
6	WATER EN RIOLERING	39
6.1	Beleid	39
6.2	Onderzoek	40
6.3	Waterparagraaf	40
7	BODEMONDERZOEK	43
7.1	Algemeen	43
7.2	Onderzoek	43
8	MILIEUASPECTEN	45
8.1	Geluid	45
8.1.1	Algemeen	45
8.1.2	Geluidszone vanwege circuitterrein	45
8.1.3	Te nemen maatregelen	45
8.1.4	Geluidszone/-contour vanwege vliegveld De Peel	46
8.2	Externe veiligheid	46
8.2.1	Algemeen	46
8.2.2	Onderzoek	46
8.2.3	Te nemen maatregelen	47
8.3	Luchtkwaliteit	48
8.3.1	Algemeen	48
8.3.2	Onderzoek	48
8.3.3	Conclusies activiteiten circuit	48
8.3.4	Conclusies verkeersaantrekkende werking	49
8.4	Geur (vanwege agrarische bedrijvigheid)	49
8.4.1	Algemeen	49
8.5	Geur (vanwege het circuit)	50
8.6	Licht	50
8.6.1	Algemeen	50
8.6.2	Verlichting op het circuit	50
8.6.3	Mogelijke effecten	50
9	VERKEER EN PARKEREN	53
9.1	Situatie rondom het plangebied	53
9.2	Te verwachten effecten	54
10	SOCIALE VEILIGHEID	57
10.1	Algemeen	57
10.2	Situatie circuit	57
10.3	Te nemen maatregelen	57

11	PLANOPZET	59
12	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	63
13	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	65
13.1	Inspraak	65
13.2	Overleg met instanties	65

LIJST VAN BIJLAGEN

Bijlage 1: Kaarten

- Kaart 1 Overzichtskaart ligging plangebied
- Kaart 2 Detailkaart ligging plangebied
- Kaart 3 Archeologische waarden

Bijlage 2: Planprocedure

Bijlage 3: Natuur

Bijlage 4: Archeologisch onderzoek

Bijlage 5: Water en Bodem

Bijlage 6: Externe veiligheid

Bijlage 7: Luchtkwaliteit

Bijlage 8: Geluid

Bijlage 9: Inspraak en advies PCGP

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Sinds 1977 bevindt zich in de nabijheid van vliegveld De Peel het 'Circuit De Peel'. 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 oorspronkelijke circuit hebben inmiddels de status EHS (Ecologische hoofdstructuur) gekregen, hetgeen het alsnog bestemmen van het circuit in de weg staat. De inspectie VROM heeft bevoegd verzocht handhavend op te treden.

In februari 2006 heeft de gemeente Venray het adviesbureau Royal Haskoning gevraagd een alternatievenonderzoek uit te voeren naar een alternatieve locatie voor het circuit binnen de gemeente Venray. In dit alternatievenonderzoek heeft Royal Haskoning drie 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. Het doel van het voorliggende bestemmingsplan is het bieden van een juridisch-planologisch kader voor verplaatsing van het circuit uit de EHS naar gronden aan de zuidkant van de Bakelsedijk (één van de alternatieven).

1.2 Situering plangebied

Het plangebied is gelegen ten westen van Venray. Het plangebied wordt omsloten door natuurgebied, akkerland en het vliegveld De Peel. Kaart 1 (zie bijlage 1) laat de ligging van het plangebied in de gemeente Venray zien. Het plangebied is op dit moment voor een gedeelte in gebruik als akkerland en voor een gedeelte als circuitterrein.

1.3 Beschrijving initiatief

Het initiatief bestaat uit:

- een verplaatsing van de huidige activiteiten op het circuit De Peel naar de nieuwe locatie ten zuiden van de Bakelsedijk. De Motor Sport Stichting de Peel (MSS) 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;
- mogelijk maken van parkeren ten behoeve van evenementen op agrarische gronden grenzend aan het circuitterrein;
- herinrichting van de huidige locatie van het circuitterrein naar natuur;
- ter verhoging van de milieukwaliteit (m.n. ammoniakbelasting) van het natuurgebied het niet langer toestaan intensieve veehouderij op twee agrarische bedrijven in het plangebied.

1.4 Activiteit en evenementen

Op het huidige circuit vinden onder meer de volgende activiteiten plaats:

- autospeedway;
- karten;
- motorcross;
- ministockcar racen;
- trainingen nooddiensten;
- incentive dagen (activiteiten voor bedrijven);
- activiteiten voor gehandicapten.

Op het circuit vindt een beperkt aantal evenementen plaats. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in een uitbreiding van de bestaande activiteiten.

1.5 Planologisch - juridische situatie

Voor het plangebied vigerende bestemmingsplannen

Recent heeft de Raad van State het goedkeuringsbesluit van het bestemmingsplan Buitengebied vernietigd. Dit betekent dat de inwerkingtreding van het door de gemeenteraad in mei 2005 vastgestelde nieuwe bestemmingsplan Buitengebied is komen te vervallen. Met betrekking tot het plangebied van het circuit vigeert derhalve weer het oude bestemmingsplan Buitengebied (vastgesteld 25 augustus 1981 en goedgekeurd 4 januari 1983) en voor een gedeelte waar het huidige circuit ligt het Uitbreidingsplan in Hoofdzakenplan uit 1944 (vastgesteld op 14 juli 1944 en goedgekeurd 24 augustus 1945).

Bij de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan komt dit gedeelte van deze plannen te vervallen.

1.6 Planproces en procedure

1.6.1 Overzicht

In onderstaand schema zijn de stappen die sinds 2006 gezet zijn en nog gezet moeten worden om te komen tot een nieuwe locatie opgenomen. Een gedetailleerde planning is opgenomen in bijlage 2.

Onderdeel	Jaar
Alternatievenonderzoek	2006
Advies provinciale planologische commissie (PCGP) over alternatievenonderzoek	2006
Voorontwerp Bestemmingsplan (VOBP)	2006
Advies provinciale planologische commissie (PCGP) over VOBP	2006
Milieueffectrapportage	2007
F&F onderzoek	2007
Ontwerp bestemmingsplan	2007
Goedkeuring Bestemmingsplan	2007
Wm-vergunning	2007
Bouwvergunning	2008
Bouw	2008-2009
Amoveren huidige locatie / beëindiging intensieve veehouderijen	2009

Ingebruikname nieuwe circuit	2009
------------------------------	------

1.6.2 Alternatievenonderzoek

In het alternatievenonderzoek (Royal Haskoning, 2006) wordt aangegeven dat er drie haalbare alternatieven zijn voor realisatie van Circuit de Peel, waarbij één alternatief twee varianten kent. Variant I, die gedeeltelijk is gelegen in de EHS is vanwege de ligging in de EHS en de procedurele risico's afgewezen door alle partijen. De resterende alternatieven kennen elk verschillende voor- en nadelen.

De gemeenteraad van Venray heeft de Bakelsedijk Zuid als voorkeurslocatie aangewezen, na discussie en aanscherping van gedachten binnen de gemeente, tussen gemeente en provincie en met de onafhankelijke provinciale commissie PCGP.

In het MER Circuit de Peel is de argumentatie nader gemotiveerd. Deze tekst is opgenomen in paragraaf 1.7 locatiekeuze.

1.6.3 Bestemmingsplan

Om tot een bestemmingplan te komen wordt de bestemmingsplanprocedure doorlopen. De procedure is gestart in juli 2006 met de vrijgave van het Voorontwerp Bestemmingsplan Circuit de Peel. De inspraak op dit VOBP is verwerkt in dit Ontwerp bestemmingsplan (zie hoofdstuk 14).

1.6.4 Milieueffectrapportage

Waarom een milieueffectrapportage

Omdat het racecircuit gedurende meer dan acht uur per week wordt gebruikt, past het als voornemen in categorie 43 van lijst D uit het Besluit m.e.r. (Wet milieubeheer). Dit betekent dat voor de ontwikkeling van het racecircuit een milieubeoordeling moet worden opgesteld waarmee kan worden vastgesteld of deze activiteit al dan niet Besluit-m.e.r. plichtig is.

Vanwege het feit dat het bestemmingsplan het wettelijke kader schept voor de realisatie van het voornemen en het een m.e.r. beoordelingsplichtige activiteit betreft moet ook de procedure van Plan-m.e.r. worden doorlopen. Deze procedure is in vergelijking met de Besluit-m.e.r. procedure minder strak (geen toetsing door de onafhankelijke Commissie m.e.r., geen ter visielegging) en sneller te doorlopen. De Plan-m.e.r. voorziet vooral in informatie voor de onderbouwing van de locatiekeuze, de beoogde ontsluiting en de samenhang met de omgeving (geluidoverdracht, ecologische relaties, groenstructuur).

Gelet op bovenstaande heeft de gemeente Venray besloten om voor de beoogde activiteit, de verplaatsing van het racecircuit vrijwillig de uitgebreidere procedure van (Besluit) m.e.r. te doorlopen. Door deze weg te volgen worden hogere eisen gesteld aan het detailniveau en de kwantificering van de effectbeschrijving en is ook de beschrijving van een Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) een verplicht onderdeel. Verder vereist de procedure een breder inspraaktraject en onafhankelijke toetsing door de Commissie voor de m.e.r. (Cie-m.e.r.). De informatie die normaal gesproken in de Plan-m.e.r. wordt meegenomen vormt een integraal onderdeel van de Besluit-m.e.r.

Het milieueffectrapport (MER)¹

In het MER worden de verwachte milieueffecten beschreven. Hiervoor worden meerdere alternatieven in beschouwing genomen en beoordeeld. De hierin opgenomen informatie beoogt twee doelen, namelijk:

1. Ondersteuning van het besluit over het nieuw op te stellen bestemmingsplan waarin de ligging van het circuit is geregeld door de gemeente Venray (WRO);
2. Ondersteuning van het besluit over de inhoud van de milieuvergunning voor het circuit door de provincie Limburg (Wm).

De belangrijkste conclusies uit de milieueffectrapportage zijn opgenomen in paragraaf 1.8.

1.6.5 Wm-vergunning

Er zal tevens een Wm-vergunning aangevraagd moeten worden. Deze Wm-procedure heeft een doorlooptijd van 6 maanden. Bevoegd gezag is Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg.

1.7 Afweging locatiekeuze

De locatiekeuze is ten tijde van het alternatievenonderzoek verricht en later tijdens het m.e.r.-proces nader gemotiveerd. Deze motivering zoals beschreven in het MER Circuit de Peel is onderstaand opgenomen.

1.7.1 Beoordeling van deelaspecten

Geluidgevoelige objecten

Wettelijk gezien mogen er binnen de 50dB(A) contour geen geluidgevoelige objecten liggen². Echter ook buiten deze contour is geluid hoorbaar en kan als hinderlijk worden ervaren. Dit geldt vooral voor tonale geluidbronnen waaronder – afhankelijk van de beoordeling (bestemmingsplan of milieuvergunning) - ook de autosport valt. In de locatiekeuze is rekening gehouden met deze zogenaamde 'tonale toeslag' van 5 dB(A). Dit betekent dat de berekende 45 dB(A) contour als voorkeursgrenswaarde wordt gehanteerd waar het gaat om geluidgevoelige bestemming zoals woningen. Voor de beoordeling van de effecten op natuur wordt geen rekening gehouden met deze correctiefactor (wettelijk niet voorgeschreven). Overigens is op alle locaties rekening gehouden met een geluidwal van tien meter hoog.

De locatie Bakelsedijk Zuid ligt in een dun bevolkt gebied. De locatie grenst aan de noord-, oost- en zuidzijde aan de EHS, aan de westzijde ligt luchtmachtbasis De Peel. In de nabijheid staan op circa 300 m afstand binnen de contour waarmee de voorkeursgrenswaarde is aangegeven drie woningen bij agrarische bedrijven. Er liggen geen woonkernen binnen de voorkeursgrenswaarde en ook niet binnen de 45 dB(A) contour.

¹ In een milieueffectrapportage wordt de afkorting m.e.r. gebruikt als verwijzing naar de procedure en is MER de afkorting voor het milieueffectrapport.

² De gemeente kan voor nieuwbouw ontheffing verlenen tot 55 dB(A); voor bestaande woningen wordt over het algemeen een maximale geluidbelasting van 60 dB(A) vergund.

In de directe omgeving van de locatie Metaalweg komen eveneens weinig geluidgevoelige objecten voor. Wel ligt er binnen de 45dB(A) contour een woonwijk (Landweert).

Voor de locatie Beemdweg geldt een vergelijkbare situatie. Hier ligt binnen de 45 dB(A) contour een woonwijk ('t Brukske) en de kernen Leunen, Oirlo en Oostrum. Tevens zullen ook de kleinere kernen Hoogriebroek, Laagriebroek en Zandhoek enige hinder ondervinden.

Gelet op dit onderdeel zijn aan de verschillende locaties de volgende scores toegekend:

Tabel 1.1. De beoordeling van de zoeklocaties gelet op de aanwezigheid van geluidgevoelige objecten

Woon en leefmilieu	Bakelsedijk Zuid	Metaalweg	Beemdweg
Geluidemissie (wonen)	0/-	-	-

Bundeling van geluidbronnen

Het circuit is een locatie voor lawaaisporten. In het ruimtelijke beleid wordt ernaar gestreefd om functies die geluidhinder veroorzaken op één locatie te concentreren en zo de totale effecten op de omgeving te verminderen. Dit argument speelt ook in relatie tot bundeling met andere lawaaimakers. Voor alle locaties geldt dit in meer of minder mate: de Beemdweg ligt in de nabijheid van de A73, de Metaalweg ligt niet alleen langs de A73 maar ook naast een bedrijfsterrein voor 'grote lawaaimakers' en de Bakelsedijk Zuid grenst als locatie aan het militaire vliegveld De Peel³. Er wordt niet structureel gevlogen, maar alleen bij een verzoek voor oefening. (laagvlieg oefeningen). Onder normale omstandigheden zal dit om ongeveer 10 dagen per jaar gaan, gedurende één tot anderhalf uur verspreid over de dag. Dit is echter sterk afhankelijk van verzoek tot oefening. Er wordt daarbij ook gekeken naar mogelijke hinder, zoals het zo min mogelijk vliegen tijdens het broedseizoen (mondelinge informatie van het Groeps Informatie Centrum Luchtmachtbasis De Peel, 11 april 2007).

Gelet op dit deelaspect zijn aan de verschillende locaties de volgende scores toegekend:

Tabel 1.2. De beoordeling van de zoeklocaties gelet op de bundeling van geluid

Woon en leefmilieu	Bakelsedijk Zuid	Metaalweg	Beemdweg
Bundeling van geluid	+	+	0/+
	(vliegveld)	(bedrijfsterrein, A73)	(A73)

De locaties scoren wat betreft de bundeling van geluidbronnen sterk verschillend. Naar verwachting overtreft het circuitgeluid de bronnen van het bedrijventerrein en de A73. Dat wil zeggen dat de ligging van de contour die samenvalt met de voorkeursgrenswaarde verder reikt dan de contouren die horen bij de andere geluidbronnen. Het vliegveld is echter een geluidgezoneerde inrichting waarvan de contouren ruim over het circuit heen vallen (zowel een zone industriellawaai⁴ als Ke-

³ Dit is weliswaar momenteel niet actief, er worden wel regelmatig laagvlieg oefeningen gehouden. De planologische reserveringen blijven van kracht, gezien altijd mogelijke wijzigingen in het beleid van Defensie met betrekking tot het gebruik van de basis.

⁴ De geluidzone industriellawaai is berekend op het uittesten van F16 motoren. Dit vindt momenteel niet meer plaats.

contouren voor vliegverkeer). Het vliegverkeer (laagvlieg oefeningen) is hier de meest dominante geluidbron. Om deze reden is de bundeling van geluidbronnen in de locatiestudie als extra positief bestempeld. Overigens is ten behoeve van dit MER deze score aangepast en verandert in positief (+).

Aanwezigheid stiltegebieden

De locatie Metaalweg ligt op enige honderden meters afstand van het stiltegebied Boshuizerbergen / landgoed Geijsteren. De provinciale milieuverordening stelt dat de geluidbelasting op dit gebied, cumulatief (met inbegrip van andere omgevingsgeluiden), niet meer dan 40 dB(A) mag bedragen. Dit betekent, zo blijkt uit geluidberekeningen, dat realisatie van het circuit en de daaraan verbonden evenementen duidelijke geluidhinder oplevert in het stiltegebied en mogelijk zou moeten leiden tot het vervallen van de status van stiltegebied verval. In een recente evaluatie van de stiltegebieden door de provincie Limburg is de status van dit gebied gehandhaafd.

De twee overige locaties liggen ver verwijderd van stiltegebieden en zijn niet van invloed op de kwaliteit daarvan.

De volgende scores zijn daarom toegekend:

Tabel 1.3. De beoordeling van de zoeklocaties gelet op de aanwezigheid van stiltegebieden

Woon- en leefmilieu	Bakelsedijk Zuid	Metaalweg	Beemdweg
Stiltegebied	0	--	0

Bodem en water

1. Bakelsedijk Zuid

Het plangebied voor Bakelsedijk Zuid ligt op ca. 30 m +NAP en is in gebruik als akkerland. Het ligt net ten zuiden van een stuifzandgebied. De bodem bestaat uit zwak lemig en leemarm fijn zand.

Het grondwater in het gebied bevindt zich op 26,5 – 27,0 m +NAP (ca. 3 m beneden maaiveld) en is geklasseerd als grondwatertrap VI en VII (GHG⁵ respectievelijk 0,40 – 0,80 m beneden maaiveld en GLG > 1,20 beneden maaiveld). Uit metingen blijkt dat de GHG feitelijk dieper ligt, namelijk meer dan 1,0 m beneden maaiveld.

De locatie vormt onderdeel van een infiltratiegebied. Het diepere grondwater stroomt af in noordoostelijk richting

Vlakbij Bakelsedijk Zuid ligt een watergang op de grens met het defensie terrein, maar deze voert alleen water in natte periodes. Permanent oppervlaktewater komt niet voor.

2. Metaalweg

Het plangebied Metaalweg ligt aangrenzend aan een bedrijventerrein op ca. 19,5 m+NAP en is in gebruik als akkerland en deels natuur (naaldbos). De bodem bestaat uit leemarm en zwak lemig, fijn zand met een grondwatertrap VII (GHG > 0,80 cm beneden maaiveld). Uit metingen blijkt dat de GHG dieper ligt dan 1,50 m beneden maaiveld.

⁵ GHG = gemiddeld hoogste grondwaterstand; GLG = gemiddeld laagste grondwaterstand

Gelet op de grondwatersituatie is de locatie onderdeel van een intermediair gebied, dat wil zeggen gedurende het jaar is er wisselend sprake van infiltratie en kwel (opwaartse grondwaterstroom).

In het gebied ligt een watergang⁶. Deze mondt uit in de Loobeek waar de ontwikkeling van natte natuur centraal staat.

3. Beemdweg

Het plangebied Beemdweg ligt op ca. 22 m+Nap en is eveneens in gebruik als akkerland. De bodem bestaat uit lemig fijn zand met een grondwatertrap V (GHG < 40 cm beneden maaiveld). Uit peilbuismetingen is een inschatting van de GHG gemaakt, deze bedraagt ca. 0,75 cm beneden maaiveld. Gelet op de grondwatersituatie ligt deze locatie evenals Metaalweg in een intermediair gebied.

Ook wat betreft oppervlaktewater is Beemdweg vergelijkbaar met Metaalweg. De hier gelegen waterloop mondt uit in de Oostrumse beek met eveneens als belangrijke doelfunctie de ontwikkeling van natte natuur. In een reactie op de locatiestudie heeft waterschap Peel en Maasvallei in ambtelijk overleg uitgesproken dat haar voorkeur gelet op de kwetsbaarheid van beide beeksystemen uitgaat naar Bakelsedijk Zuid.

Wat betreft bodem en water zijn de locaties als volgt beoordeeld:

Tabel 1.4. De beoordeling van de zoeklocaties gelet op bodem en water

Bodem en water	Bakelsedijk Zuid	Metaalweg	Beemdweg
Locale grondwatersituatie	0	0	-
Regionale grondwatersituatie	-/0	0	0
Oppervlaktewater (functie)	0	-	-

Locale grondwatersituatie

De aanleg van asfaltbanen vereist een drooglegging van circa 1 m. Op Bakelsedijk Zuid en Metaalweg blijft de grondwatersituatie ongemoeid, op de locatie Beemdweg moet naar verwachting een deel van het terrein worden gedraineerd.

Regionale grondwatersituatie

Op Bakelsedijk Zuid is de kans op grondwaterverontreiniging (bijvoorbeeld bij een calamiteit) groter dan op de twee andere locaties. In intermediaire grondwatergebieden is de grondwaterstroming een deel van het jaar opwaarts gericht (tegengesteld aan infiltratie) waardoor een verontreiniging zich wat minder gemakkelijk kan verplaatsen; in infiltratiegebieden is alleen sprake van een neerwaartse stroming.

Aanwezigheid oppervlaktewater

De waterlopen van de locaties Metaalweg en Beemdweg monden uit in beken met een waternatuur die kwetsbaar zijn voor verontreiniging (olie, benzineresten, e.d.). Voor Bakelsedijk Zuid geldt dit niet.

⁶ Tevens het uitstroompunt van de RWZI van Venray.

Natuur

Alle alternatieven zijn gelegen in de nabijheid van ecologische hoofdstructuur (EHS). De Bakelsedijk Zuid grenst aan gebieden met deze status. De locatie Metaalweg ligt in de directe omgeving van de Boshuizerbergen, aan de andere kant van de A73. Dit gebied is niet alleen beschermd met de status EHS, maar valt ook onder het regime van de Nb-wet. Weliswaar ligt de A73 nog tussen de locatie en de EHS, echter, bij evenementen zullen de contouren verder dragen. De locatie Beemdweg grenst eveneens aan een onderdeel van de EHS. het betreft echter een gebied van beperkte omvang.

De aanleg van een nieuw circuit beïnvloedt de natuurlijke kwaliteit van de gekozen locatie op twee manieren:

1. Binnen het plangebied wordt de aanwezige natuur vernietigd, de aanwezige kwaliteit gaat verloren (dit onderdeel heeft in de locatiestudie minder aandacht gekregen);
2. In de omgeving neemt de natuurlijke kwaliteit af door geluidsverstoring. Met name leidt dit tot een achteruitgang in het broedsucces van bepaalde vogelsoorten.

De effecten van geluid op fauna variëren per diersoort. Zoogdieren lijken minder gevoelig dan vogels en solitair levende dieren zijn minder gevoelig dan dieren die in een groep leven. Bij een zich herhalend geluid treedt voor meerdere soorten gewenning op (het bekende voorbeeld van een foeragerende buizerd nabij de snelweg). Over het algemeen echter leidt een toename in geluidhinder tot een verandering in de verspreiding van de fauna waarbij de verschillende soorten in hun rust- en/of in hun foerageergebied worden getroffen.

Verder wisselt de hoeveelheid geluidemissie door het jaar heen sterk. Als maatgevende dosis is rekening gehouden met de emissie op een wedstrijddag (autospeedway of motorcross, in totaal 12 dagen per jaar). De duur van de verstoring ligt overwegend overdag, tussen tien en zes. Dit is belangrijk omdat hierdoor de ochtend- en avondzang die voor het broedsucces van vogels van groot belang is, niet wordt verstoord.

In een studie van Reijnen et al. (1992) werd het effect van snelwegverkeer op de broedvogeldichtheid vastgesteld. Bij een geluidsbelasting van meer dan 47dB(A) blijkt de kwaliteit van het broedhabitat in open terrein af te nemen waardoor de verspreidingsdichtheid van de daar aanwezige vogels gemiddeld 35 % achteruitgaat. Voor bosgebieden wordt over het algemeen uitgegaan van een maximale geluidbelasting van 42 dB(A).

Hierna volgt per in beschouwing genomen locatie een toelichting op de verwachte effecten voor natuur.

1. Bakelsedijk Zuid

Het plangebied is in gebruik als agrarische grond (tuin en akkerbouw). De gedeeltelijke ligging in de vliegfunnel maakt bosontwikkeling binnen een groot deel van het gebied onmogelijk. (in het verleden is bos gekapt vanwege de veiligheid voor vliegverkeer). Tijdens recente inventarisaties (2005) zijn geen bijzondere soorten aangetroffen⁷.

⁷ In 2007 heeft het bureau Groenplanning uitgebreid veldonderzoek verricht naar de verspreiding van de fauna. Onder meer zijn binnen het plangebied zeven broedgevallen van twee rode lijstsoorten

In de omgeving van Bakelsedijk Zuid liggen meerdere natuurgebieden die onderdeel uitmaken van de Ecologische hoofdstructuur (EHS) of de Provinciale ontwikkelingszone groen (POG):

- Vredepeelbos (EHS);
- De luchtmachtbasis De Peel (POG);

Het Vredepeelbos is onderdeel van de EHS. Het deel ten noorden van het circuit bestaat deels uit naaldhout gemengd met eiken en berken. Verspreid liggen enkele perceeltjes droge heide (sterk "vergrast"). Op enkele plaatsen staan specifieke plantensoorten die kenmerkend zijn voor droge zandgrond voor zoals grondster en kruipwilg. Het bos is deels opengesteld voor recreatie. Het beheer is de komende jaren gericht op de omvorming van naaldhout naar de ontwikkeling van Eiken-berkenbos en droge heide. Het gebied is volgens Schols & Schepers (1991) een ornithologisch kerngebied voor vogelsoorten van bossen, parklandschappen en heide zoals nachtzwaluw, wielewaal, koekoek en zomertortel. Recente broedvogelkarteringen van de provincie Limburg (2004) in dit gebied bevestigen dit.

Het deel ten oosten van het plangebied is eveneens onderdeel van de EHS en bestaat grotendeels uit naaldbos gelegen op een dekzandrug. Plaatselijk ligt een oud loofbos en enkele heiderestanten. In het gebied groeien jeneverbes en grondster. In een loofhoutaanplant staat dubbelloof en op één enkele plaats groeit koningsvaren. De bossen op het vliegveld vormen een kerngebied voor vogels gebonden aan bossen en parklandschappen. In het bos broeden havik, buizerd, sperwer, boomvalk en kruisbek. Verder zijn hier amfibieën aangetroffen zoals levendbarende hagedis, de heikikker en de vinpootsalamander (ten zuiden van het plangebied).

Luchtmachtbasis De Peel is onderdeel van de provinciale ontwikkelingszone groen (POG). In het gebied komen drie verschillende terreintypen voor: het peelrestant Meerselsche Peel, de landingsbaan met aangrenzende graslanden en tot natuur omgevormde voormalige landbouwgrond. Het peelrestant bestaat overwegend uit grasrijke heidegebieden. Een deel van de vochtige heide is geplagd, wat heeft geleid tot herstel van vochtige heidevegetatie met onder ander bruine snavelbies.

De landingsbaan van de vliegbasis is op dit moment niet in gebruik, maar dient wel paraat te blijven. De basis wordt gebruikt voor laagvlieg oefeningen (aanvliegen zonder landing) vanaf andere vliegvelden. Daarnaast vindt er een breed scala van geluidsveroorzakende activiteiten plaats, zoals een modelvliegclub (waaronder straalvliegtuigen), rallywedstrijden en zweefvliegen.

De aanwezige graslanden op het vliegveld zijn goede weidevogelgebieden. Het Ministerie van Defensie voert een actief en succesvol weidevogelbeheer: de graslanden worden laat gemaaid en het maaisel wordt afgevoerd. De inrichting van voormalige landbouwgrond (ca. 120 ha) is gecombineerd met de aanleg van militaire objecten (TRIAD-sites). De landbouwgronden zijn verschaald door het afgegraven van de bouwvoor. De luchtmachtbasis is volgens Schols en Schepers (1991) een ornithologisch

(graspieper, veldleeuwerik) aangetroffen. Deze informatie is overigens niet meegenomen in de locatiestudie, uitgevoerd door Royal Haskoning in 2006.

kerngebied voor vogelsoorten van open akker- en weidegebieden als grutto, graspieper en veldleeuwerik.

Op een afstand van circa 900 meter ten oosten van de beoogde locatie ligt een dassenburcht die in 2003 nog bewoond was (bron: gemeente Venray). Aangenomen mag worden dat het agrarisch gebied de Bakelsedijk een (klein) onderdeel is van het foerageergebied van deze soort⁸.

Effecten Bakelsedijk Zuid

De gevolgen van het ruimtebeslag zijn beperkt, gezien de natuurlijke kwaliteit van het plangebied. Deze effecten zijn als marginaal negatief (-/0) beoordeeld.

Het circuit heeft een verstorend effect op de aanwezigheid van bepaalde broedvogels in de ornithologisch waardevolle gebieden die in de directe omgeving van de planlocatie liggen. Ten opzichte van de huidige situatie is echter sprake van een verbetering doordat bij de aanleg van het nieuwe circuit rekening kan worden gehouden met geluidafschermende maatregelen. Daarom is de verhuizing naar de nieuwe locatie niet als ernstig negatief maar als negatief (-) beoordeeld.

In het MER voor de aanleg van de A73 heeft de Provincie Limburg een geluidsverstoring van 50 dB(A) toelaatbaar geacht voor aanwezige dassenburchten. Wanneer deze grenswaarde ook in dit project wordt aangehouden, ondervindt de aanwezige dassenpopulatie hier geen nadelige gevolgen van. De burcht ligt ver buiten het bereik van de 50 dB(A) contour. Het effect is als marginaal negatief (-/0) beoordeeld.

2. Locatie Metaalweg

De zoeklocatie Metaalweg bestaat zelf uit landbouwgrond die geen onderdeel uitmaakt van de EHS of POG. In de omgeving van de locatie liggen verschillende beschermde natuurgebieden:

- Boschhuizerbergen (Natuurbeschermingswet: Habitatrichtlijngebied, EHS en deels stiltegebied);
- Landgoed Geisteren (stiltegebied en EHS);
- Smakterveld (EHS in ontwikkeling);
- Dal van de Loobeek (POG in ontwikkeling).

De EHS en POG gebieden in ontwikkeling hebben nu nog voornamelijk een agrarische functie.

In Boschhuizerbergen ligt het enige stuifzandgebied van betekenis in de regio Noord-Limburg-West. Op de stuifzanden komen goed ontwikkelde Jeneverbesstruwelen voor. Een klein deel van het terrein is bedekt met structuurrijke heide. Het is een belangrijk leefgebied van roofvogels en kritische zoogdieren, waaronder de das. De locatie metaalweg is door de gemeente aangewezen als gemeentelijk dassenleefgebied. In de rand van Boschhuizerbergen zijn verscheidene dassenburchten aanwezig.

Het landgoed Geysteren bestaat in zijn geheel uit een oud cultuurlandschap met loof- en naaldbossen, wei- en akkerlanden en lange lanen. Op het landgoed zijn duidelijke Maasterrassen en oude stroomgeulen te onderscheiden. Door het bosgebied stroomt de Oostrumse beek die hier grotendeels haar oorspronkelijke meanderende loop heeft

⁸ In 2007 is in het plangebied uitgebreid gezocht naar sporen van dassen. Deze zijn niet gevonden (Groenplanning 2007).

behouden. Langs de beek liggen enkele verdroogde restanten van Elzenbroekbos en voedselrijk loofbos (essen). Daarnaast bestaat het gebied voornamelijk uit naaldbos.

Het Smakterveld ligt ten noorden van het Afleidingskanaal en bestaat uit een aantal percelen graslanden en akkers die binnenkort worden ingericht als natuurontwikkelingsgebied (vochtig broekbos en grasland).

Een belangrijke drager van de natuurwaarden in de regio vormt het dal van de Loobeek. De Loobeek volgt een oude smeltwaterafzetting. Het dal is vrij breed en diep. Ook liggen in het beekdal enkele belangrijke kwelgebieden. Langs de Loobeek kunnen Dotterbloemgraslanden en natte tot droge schraalgraslanden tot ontwikkeling gebracht worden.

De omgeving van de locatie staat volgens het stimuleringsplan (Provincie Limburg, 2002) niet bekend om zijn ornithologische waarde (waarde voor vogels).

Effecten Locatie Metaalweg

De ontwikkeling van het circuit op deze locatie gaat niet ten kosten van EHS of POG ruimte. Dit effect is als neutraal (0) beoordeeld.

De omgeving staat niet bekend als ornithologisch waardevol gebied. Om deze reden is de locatie gelet op de verstoring van broedvogelpopulaties als neutraal (0) beoordeeld.

Door het ruimtebeslag zal wel een deel van het gemeentelijk dassenleefgebied worden vernietigd. Of de aanwezige dassenburchten nadelige gevolgen van de toename in geluidemissie ondervinden, is moeilijk aan te geven. De burchten liggen al binnen de invloedssfeer van de A73 en worden nog steeds gebruikt. Gelet op de vernietiging van het dassenleefgebied is de locatie als negatief (-) beoordeeld.

3. Locatie Beemdweg

De locatie Beemdweg ligt in een landbouwgebied. Het maakt geen onderdeel uit van de EHS of POG. Het circuit is gelegen in een oud cultuurlandschap en is rijk aan kleine landschapselementen. Door het gebied stroomt de bovenloop van de Oostrumsche beek. Doeltypen die in dit gebied worden nagestreefd zijn:

- Ecologisch waardevolle houtwallen en -singels;
- Ecologisch waardevolle watergangen en poelen.

Vlakbij de locatie ligt een bosgebied dat wel onder de EHS valt en wordt doorsneden door de A73. Het bosgebied Oirlo. Dit gebied bestaat uit naaldhoutbeplantingen en enkele oude loofbosrestanten. Het bos ligt voor een groot deel op voedselarme dekzandgronden. In dit bosgebied komen drie dassenburchten voor. Dit betekent dat de omliggende agrarische gebieden, waaronder het beekdal van de Oostrumse beek een functie als foerageergebied voor deze soort hebben. De agrarische gebieden zijn echter niet in het bestemmingsplan aangewezen als belangrijk dassenleefgebied. Onder de A73 zijn zes dassentunnels aangelegd zodat de das zonder risico de foerageergebieden aan beide zijden van de A73 kan bereiken.

Ten noordwesten van de locatie Beemdweg liggen enkele bosrestanten. Deze bosjes vormen geen onderdeel van de EHS of POG. Het zijn voornamelijk restanten van oude beekbegeleidende Elzenbroekbossen. Rond de afslag van de A73 (ook ten noorden

van de locatie) liggen enkele voedselrijke Rietmoerassen en Wilgenstruwelen. Op deze plek is de Oostrumse beek omgeleid. Voor de Oostrumse beek en de beekbegeleidende broekbossen zijn projecten gepland voor de aanleg van een geleide meandering door de bossen.

De omgeving van de locatie staat volgens het stimuleringsplan (Provincie Limburg, 2002) niet bekend om zijn ornithologische waarde.

Effecten Beemdweg

Bij de ontwikkeling van het circuit op de locatie Beemdweg gaat geen EHS of POG gebied verloren. De locatie is in dit opzicht als neutraal (0) beoordeeld.

De omgeving staat niet bekend als ornithologisch waardevol gebied. Om deze reden is de locatie gelet op de verstoring van broedvogelpopulaties als neutraal (0) beoordeeld.

Of de aanwezige dassenburchten nadelige gevolgen van de toename in geluidemissie ondervinden, is moeilijk aan te geven. De burchten liggen al binnen de invloedssfeer van de A73 en worden nog steeds gebruikt. Gelet op de vernietiging van het dassenleefgebied is de locatie als negatief (-) beoordeeld.

Conclusies alternatieven

In onderstaande tabel 1.5 zijn de effecten van de ontwikkeling van de zoeklocaties op de natuur weergegeven. Uit het overzicht blijkt dat de locatie Metaalweg de beste perspectieven biedt.

Tabel 1.5. De beoordeling van de zoeklocaties gelet op natuur

Natuur	Bakelsedijk Zuid	Metaalweg	Beemdweg
Ruimtebeslag natuurgebied	-/0	0	0
Geluidsverstoring broed vogels	-	0	-/0
Ruimtebeslag dassenleefgebied	-/0	-	-

1.7.2 Evaluatie milieueffecten

In tabel 1.6 is de beoordeling van de hiervoor beschreven effecten samengevat.

Tabel 1.6. Beoordeling locatiealternatieven (kwalitatief)

Aspect	Criteria	Bakelsedijk Zuid	Metaalweg	Beemdweg
Woon en leefmilieu	Geluidemissie (wonen)	-/0	-	-
	Stiltegebieden	0	-	-
	Bundeling geluid	+	+	0/+
Bodem en water	Regionale grondwatersituatie	-	0	0
	Locale grondwatersituatie	0	0	-
	Oppervlaktewater	0	-	-
Natuur	Ruimtebeslag	-/0	0	0
	Broedvogels	-	0	-/0
	Verstoring dassenleefgebied	-/0	-	-

Conclusie

Op basis van de effectbeschrijving en –beoordeling is een voorkeur uitgesproken voor de locatie Bakelsedijk Zuid. Gelet op de beoordeling van milieuaspecten woon- en leefmilieu en bodem en water scoort de gekozen locatie gelijkwaardig of beter. Op het gebied van natuur scoren de locaties allen deels negatief en/of neutraal tot negatief.

De maatschappelijke acceptatie van de locatie Bakelsedijk Zuid is binnen de gemeente veel groter dan het geval is bij de andere locaties. Omdat het huidige circuit ook in deze hoek ligt is de acceptatie ervan historisch gegroeid. Dit blijkt uit de uitslag van een gemeentelijk referendum over dit onderwerp in maart 2006.

1.7.3 Exploitatiekosten

In het alternatievenonderzoek is ook aandacht besteed aan het verschillen in exploitatiekosten. De kosten voor de ontwikkeling van het circuit op de locaties Metaalweg en de Beemdweg zijn ongeveer één miljoen euro hoger dan wanneer deze op de locatie Bakelsedijk Zuid komt te liggen. Dit heeft vooral te maken met de noodzakelijke geluidwerende voorzieningen in verband met de nabij gelegen woonwijken.

De exploitatie van het racecircuit: directe kosten en opbrengsten

Kostenberekening

Door MSS De Peel is zowel voor de huidige locatie als voor de verschillende locatiealternatieven een investerings- en exploitatieoverzicht gemaakt. Deze ramingen zijn door Royal Haskoning gecontroleerd en indien nodig aangepast. Voor het MER zijn aanvullend op de locatiestudie de kosten van Bakelsedijk Zuid (het voornemen) uitgerekend.

Vergelijkbaarheid ramingen

Voor alle ramingen is uitgegaan van de activiteiten conform de voorgenomen activiteit . De inkomsten uit deze activiteiten zijn dan ook in alle gevallen gelijk. De kosten (investeringen) lopen echter per locatie uiteen als gevolg van verschillen in grondaankoop, grondbewerking, natuurcompensatie, geluidwerende voorzieningen (hoogte en aard), noodzaak tot sloop van bestaande voorzieningen, en een aantal kleinere posten.

Opbrengsten

Op basis van het voorgenomen sportprogramma (zie hoofdstuk 5) zijn de opbrengsten als volgt geraamd:

Tabel 1.7. Jaarlijkse opbrengsten circuit De Peel.

Activiteit (huidige activiteiten)	Aantal	Inkomsten
Bezoekers gemotoriseerde sport	50.000	€ 800.000
Baanhuur karten en overige (weken)	40	€ 150.000
Baanhuur incentives en overige (weken)	20	€ 90.000
Totale opbrengsten		€ 1.040.000

Investeringskosten

In tabel 1.8 worden de investeringskosten in beeld gebracht. Nadrukkelijk wordt gesteld dat het een indicatieve raming betreft op basis van een schetsontwerp.

Tabel 1.8. Investeringsoverzicht voor de in beschouwing genomen locatiealternatieven. (Bedragen in Euro en afgerond op duizendtallen. De bedragen voor de locatie Bakelsedijk zuid zijn geactualiseerd op basis van het huidige ontwerp, zie verderop in deze studie).

Omschrijving	Huidige locatie	Bakelsedijk Zuid	Metaalweg / Beemdweg
Grondaankoop	698.000	1.100.000	2.610.000
Architect en advies	-	125.000	125.000
Legeskosten en planologie	50.000	90.000	90.000
Grondwerk en riolering	50.000	595.000	595.000
Asfalt oval	-	815.000	815.000
Aanleg kartbaan	-	194.000	194.000
Geluidwerende voorzieningen	1.377.000	1.300.000	2.198.000
Hekwerk, poorten en beveiliging	-	129.000	129.000
Bouw pand en rennerskwartier	-	800.000	315.000
Nutsvoorzieningen en installaties	-	528.000	528.000
Compensatie natuur (i.e. uitkoop ammoniak)	1.275.000	1.200.000	375.000
Sloop, verwijderen en afvoeren van huidige locatie ⁹	-	400.000	400.000
<i>Subtotaal investeringskosten</i>	<i>3.450.000</i>	<i>7.267.000</i>	<i>8.374.000</i>
Renteverlies (5%, 1 jaar bouw)	86.000	195.000	210.000
Onvoorzien 5% van kosten	172.000	390.000	418.000
<i>Totale investering</i>	<i>3.708.000</i>	<i>7.861.000</i>	<i>9.002.000</i>

De investeringen voor de huidige locatie (Royal Haskoning, 2006) bedragen naar schatting ongeveer € 3,7 miljoen. Dit betreft vooral de aanschaf van extra grond voor de ontwikkeling van het motorcrossterrein, het aanleggen van geluidswerende voorzieningen en het compenseren van natuurverlies.

Voor de ontwikkeling van de locaties Metaalweg en Beemdweg ligt het niveau van investeringen iets hoger dan voor de Bakelsedijk Zuid. Het verschil in kosten heeft vooral te maken met de grondaankoop, natuurcompensatie, toepassen van geluidwerende middelen.

Het huidige investeringsniveau op de bestaande locatie bedraagt ongeveer € 2 miljoen. Door de locatie te verplaatsen zullen de totale kosten dus zeer substantieel stijgen.

Exploitatie

Wat betreft de financieringskosten wordt uitgegaan van een lening die in 20 jaar wordt afgelost. Dit is voor commerciële leningen een nogal lange periode, maar er wordt vanuit gegaan van particuliere financiering. Tevens is uitgegaan van ongeveer 5% rente. Wat gezien de huidige rentestand als realistisch kan worden beschouwd.

⁹ Dit is exclusief de sanering van de voormalige stortplaats, daar is aangenomen dat dit de verantwoordelijkheid van de gemeente is. Deze kosten worden geschat op € 400.000 à € 600.000 excl. BTW.

Indien rekening gehouden wordt met een inflatie van 2% voor alle kosten behalve financiering en afschrijving, is de verwachting dat alle locaties een netto winst zullen maken. Deze is echter risicovoller op de locaties Metaalweg en Beemdweg.

Conclusie

De conclusie is dat voor alle locaties een sluitende exploitatiebegroting mogelijk lijkt, ondanks de (grote) verschillen in investeringen.

1.8 De belangrijkste conclusies uit het MER

Het meest relevante onderwerp in dit MER is de verandering in de geluidemissie als gevolg van de ingebruikneming van het nieuwe circuit. Om meer zicht te krijgen op de mogelijkheden van geluidafscherming zijn de kenmerken van de voorgestelde geluidwal van tien meter hoog nader onderzocht en aangevuld met extra maatregelen. Zo is gekeken naar het effect van schermen in plaats van een aarden wal, de inzet van extra schermen en de hoogte van de geluidwerende voorziening.

Als maatgevende bronemissie is in het MER een wedstrijddag voor autoraces aangehouden waarbij de wagens gedurende vijf uur zowel gebruik maken van de grote oval als van het kleinere stockcircuit.

Uit deze analyse blijkt dat vooral de hoogte van de geluidafscherming doorslaggevend is. Het verschil in geluidbelasting bij een geluidwal (scherm) van 15m en eenzelfde constructie van 10m is aanzienlijk. De geluidbelaste ruimte neemt in deze vergelijking met circa 30% af, zijnde 180 hectare. Daar staat tegenover dat nog 360 hectare overblijft waarbinnen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. Binnen deze contour liggen twee woningen.

Op basis van de verkregen rekenresultaten is de inrichting van de geluidwal(scherm) verder geoptimaliseerd. Het voorstel is om uitgegaan van een gekanteld scherm op een geluidwal. De totale hoogte is 12,6 m. Dit scherm sluit aan beide kanten aan op de hoofdtribune en komt qua vorm overeen met het afdak van de hoofdtribune. Het overhellende scherm eindigt in het horizontale vlak op 4 m afstand van de grote oval. De binnenkant van het scherm is bekleed met geluidabsorberend materiaal.

Door voor deze inrichting te kiezen, neemt de geluidemissie nog verder af. De geluidbelaste ruimte wordt teruggebracht naar 253 ha, 50% minder dan in de referentiesituatie. Binnen deze contour liggen twee woningen.

In alle hiervoor besproken rekenresultaten is rekening gehouden met een tonale toeslag van 5dB(A). Dit is vooral van belang voor de inhoud van de nog te verlenen milieuvergunning. Voor de zonering in het bestemmingplan is deze toeslag in mindering gebracht. Dit betekent dat de geluidcontour van de voorkeursgrenswaarde veel dichterbij het circuit komt te liggen. Bij de geluidsvoorzieningen van 12,60 meter hoog is geluidbelaste ruimte 60 hectare groot, waarbinnen nog 1 woning is gesitueerd.

Het gaat vooral om ruimte die in het streekplan is aangewezen als provinciaal ontwikkelingsgroen (POG, 38 ha) of de status heeft van ecologische hoofdstructuur (EHS, 23 ha).

Het nieuwe circuit ligt in het POG gebied. Door direct ruimtebeslag gaat hiervan ongeveer 16ha verloren. Door de ingebruikname van het circuit wordt het biotoop van enkele strikt beschermde broedvogels (sterk) bedreigd waaronder enkele roofvogels (buizerd, sperwer en havik) en grutto.

Het regenwater dat in aanraking komt met de geasfalteerde banen in de arena en de grote parkeerplaats (paddock) tussen de arena en de Bakelsedijk is mogelijk verontreinigd met olie of benzineresten. Dit water wordt eerst naar een olieafscheiding gebracht en voorgezuiverd. Vervolgens wordt het binnen het gebied vastgehouden om te laten infiltreren naar de ondergrond. Het huishoudelijke afvalwater wordt gerioleerd afgevoerd. De voorgestelde waterhuishouding is duurzaam en vormt een sterke verbetering in vergelijking met de referentiesituatie.

Het nieuwe circuit heeft negatieve gevolgen voor het landschap. Als grootschalig element valt het sterk op, vooral door zijn hoogte. Door de kanteling van het scherm wordt het geheel minder massaal. Verder zal de beplanting van de wal de constructie naar verloop van tijd aan het oog onttrekken. Ook dan echter blijft het een opvallend element vooral in de wintermaanden als een deel van de begroeiing zijn blad verliest. De gevolgen voor het landschap zijn als negatief beoordeeld.

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) voor de ontwikkeling van het Circuit de Peel is gebaseerd op het basisalternatief (BA) aangevuld met maatregelen waardoor de geluidafscherming sterk is verbeterd. Dit houdt in dat wordt uitgegaan van een gekanteld scherm van 12,6 meter hoog waarvan de binnenzijde is voorzien van geluidabsorberend materiaal. De voorgestelde inrichting staat in bijlage 8 afgebeeld.

In het kader van het MMA worden nog enkele voorstellen gedaan om de beschreven, negatieve effecten te verzachten. Het betreft de volgende maatregelen:

- Het aanbrengen van een vegetatiedak op het gekantelde geluidscherm en op het afdak boven de hoofdtribune. De ecologische consequenties hiervan zijn evident. Verder gaat het circuit op deze wijze meer op in het landschap, ook in de wintermaanden. Tevens kan in deze overweging worden meegenomen dat het vegetatiedak het regenwater enigszins vertraagd afvoert en voor extra warmte-isolatie zorgt op voor de tribunes eronder.
- In de programmering van het circuit wordt rekening gehouden met de kwetsbaarheid van de omliggende natuur voor motorsportlawaai. Als mitigerende maatregel wordt daarom voorgesteld om tijdens het broedseizoen (half maart – eind mei) het aantal grote wedstrijden tot een minimum te beperken.

1.9 Vestiging in Provinciale Ontwikkelingszones Groen (POG)

Vestiging in 'POG-gebied'

De gemeente Venray is alles afwegende tot de conclusie gekomen dat de Bakelsedijk Zuid de beste locatie is voor realisatie van Circuit De Peel. Dit gebied heeft echter de streekplan status 'POG' gebied, hetgeen staat voor Provinciale ontwikkelingszone Groen. Realisatie van het circuit maakt ontwikkeling van groen (anders dan in de groenstructuur die het circuit omgeeft, ten behoeve van de landschappelijke inpassing) niet meer mogelijk.

De status POG is een lichtere status dan de status EHS, Ecologische Hoofdstructuur, waar het huidige circuit is gelegen. Gebieden met een POG-status betreffen geen bestaande natuurgebieden, maar locaties waar in ontwikkeling van nieuwe natuur is voorzien. Het betreft 'vooral landbouwgronden als buffer rond de EHS, steile hellingen, delen van ecologische verbindingzones, de hamsterkernleefgebieden hamster, waterwingebieden (buiten de grens van stedelijk dynamiek) die vanwege de bescherming van de drinkwatervoorziening het karakter van een natuurgebied aannemen en gronden die een natuurkarakter krijgen zoals bepaalde lopende ontgrondingen' (Provinciaal Omgevingsplan Limburg).

De toekenning van de status aan het voorliggende perceel kan alleen gebeurd zijn op basis van een voorziene bufferwerking om de EHS, immers, de andere aanwijzingsgronden komen voor dit perceel niet in aanmerking.

Voorwaarden voor vestiging in POG

De POG is onderdeel van de ecologische structuur in Limburg. Binnen de POG geldt, anders dan het geval is in de EHS, een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG. Van de aanvrager wordt een zorgvuldige kwaliteitstoets van natuur- en landschapswaarden verwacht bij de afweging van ontwikkelingen in de POG waarbij uitgangspunt is dat deze ontwikkelingen leiden tot een *kwalitatieve en kwantitatieve versterking van de ecologische structuur*. Dit rekening houdend met het huidige beleid in het POL en POL-aanvullingen.

Argumenten

Deze kwalitatieve en kwantitatieve versterking van de ecologische structuur wordt verkregen door de volgende punten.

Allereerst verdwijnt het huidige circuit uit de EHS. Het terrein krijgt in dit bestemmingsplan de status 'Natuurgebied', zie plankaart. De natuur ter plaatse wordt hersteld (dit is contractueel vastgelegd in de overeenkomst die is gesloten tussen gemeente, provincie en initiatiefnemer van het circuit).

Zeer belangrijk is daarnaast dat de initiatiefnemer van het circuit op basis van dit contract verplicht is de twee intensieve veehouderijen gevestigd aan de Peelweg te beëindigen. Dit betekent een afname van de ammoniakbelasting op de EHS, zoals beoogd wordt door de provincie, ook in het kader van het extensieveringsbeleid / reconstructie.

De geluidhinder op natuur vermindert sterk in de nieuwe situatie. De verplaatsing van het circuit naar het POG-gebied gaat gepaard met het oprichten van geluidswallen en schermen van 12,6 m hoogte, zodanig dat de geluidhinder op het EHS-gebied sterk

vermindert. In de huidige situatie zijn er slechts zeer beperkt geluidwerende voorzieningen aanwezig (hetgeen ook niet mogelijk is door de ligging in het verlengde van de startbaan). Door de verplaatsing van het circuit vallen de geluidscontouren bovendien minder over de EHS, maar meer over het vliegveld. Het vliegveld is overigens ook een geluidsgezoneerd bedrijfsterrein.

Het circuit wordt tevens landschappelijk ingepast, hoofdzakelijk door de geluidswallen in te planten met bomen die ook voorkomen in het aangrenzende bosgebied en de ligging van het circuit tussen bos en vliegveld.

Daarnaast dient uiteraard voldaan te worden aan de voorwaarden van artikel 3 van de beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden:

Verklaring van geen bezwaar of goedkeuring bijvoorbeeld van een bestemmingsplan, verlening van een vergunning en dergelijke door het provinciaal bestuur zal slechts geschieden indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a. het voorziene verlies aan natuurwaarden wordt volgens een plan gemitigeerd en/of gecompenseerd;*
- b. de verantwoordelijkheden, inclusief middelen, voor de uitvoering van het plan zijn vastgelegd in een overeenkomst of in een vergunning;*
- c. door de uitvoering van de mitigatie- en/of compensatiewerken ontstaat een duurzame situatie;*
- d. het plan en de overeenkomst respectievelijk de vergunningsvoorwaarden voldoen aan de in de volgende artikelen vermelde criteria en richtlijnen;*
- e. het plan en de overeenkomst is gekoppeld aan het bestemmingsplan waarin de compensatie wordt geregeld en dient gelijktijdig met het ter goedkeuring indienen van het bestemmingsplan aan Gedeputeerde Staten te worden voorgelegd.*

Ad a, e: het mitigatie/compensatieplan zal gelijktijdig met het bestemmingsplan ter goedkeuring aan de Gedeputeerde Staten worden voorgelegd worden voorgelegd. Eerder in de procedure zal het ook al gelijktijdig met het bestemmingsplan door de gemeenteraad worden vastgesteld. Op deze wijze wordt de mitigatie/compensatie gewaarborg. De mitigatie (geluidwerende voorzieningen e.d) worden daarnaast ook via de milieuvergunning zeker gesteld).

Ad b, d: deze overeenkomst tussen partijen is getekend.

Ad c: de situatie is duurzaam, daar de geplande ontwikkeling voorziet in een eindbeeld en milieukundig goed is afgebakend en ingepast.

Compensatie POG

Als gevolg van de ontwikkeling van het circuit op de Bakelsedijk Zuid, zal 10,6 ha POG gebied niet meer als natuurgebied ingericht kunnen worden. Daarom zal elders in de gemeente op een andere plek een zelfde oppervlakte als POG aangewezen te worden. Mogelijk wordt echter besloten voor het gehele oppervlak van het POG gebied aan de Bakelsedijk (dusook de resterende agrarische gronden) een nieuwe POG gebied aan te wijzen.

1.10 Opzet en leeswijzer

In deze toelichting wordt het volgende beschreven:

- In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van het plangebied uiteengezet.
- In hoofdstuk 3 wordt het van belang zijnde beleidskader voor verschillende aspecten uiteengezet.
- Hoofdstuk 4 gaat in op cultuurhistorie, archeologie en landschap. Van belang zijnde cultuurhistorische, archeologische en landschappelijke waarden worden in dit hoofdstuk behandeld. Voor het in beeld brengen van de archeologische waarden in het gebied is een archeologisch vooronderzoek gedaan.
- Hoofdstuk 5 gaat in op groen en ecologie. Aanwezige natuurwaarden, mogelijke effecten en te nemen maatregelen zijn in kaart gebracht.
- Hoofdstuk 6: Water en riolering. Er wordt ingegaan op de watertoets, de huidige situatie en te nemen maatregelen.
- Hoofdstuk 7 gaat in op de bodem. Voor het VOBP is een bodemonderzoek gedaan waarmee algemene milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in kaart gebracht zijn.
- Hoofdstuk 8 gaat in op verschillende milieuaspecten waaronder geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en geur. Per milieuaspect worden mogelijke effecten op de omgeving en te nemen maatregelen in kaart gebracht.
- Hoofdstuk 9 gaat in op verkeer en parkeren, zowel tijdens normale omstandigheden (trainen) als bij evenementen.
- In hoofdstuk 10 wordt uiteengezet hoe de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied in haar omgeving geborgd kan worden.
- Hoofdstuk 11 gaat in op sociale veiligheid op en rondom het circuit.
- Hoofdstuk 12 Planopzet geeft een toelichting op de bestemmingsplankaart en op de artikelen zoals deze in de voorschriften van het bestemmingplan zijn opgenomen.
- Hoofdstuk 13 gaat in op de economische uitvoerbaarheid van de voornemens.
- Hoofdstuk 14 Maatschappelijke uitvoerbaarheid gaat in op het resultaat uit de inspraak en het overleg met instanties.

2

BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

Ligging van het bestemmingsplangebied

Kaart 2 (zie bijlage 1) laat de ligging van het plangebied in haar omgeving zien. Het plangebied ligt ten noorden en zuiden van de Bakelsedijk, en ten westen van de Middenpeelweg. Het plangebied wordt omsloten door het Vliegveld de Peel aan de westkant en door natuurgebied aan de overige zijden.

Omvang

Het totale plangebied heeft een oppervlakte van 43,1 ha.

Landgebruik

Het plangebied is momenteel deels in gebruik als circuitterrein en voor het overige deel agrarisch in gebruik. Er staan twee agrarische bedrijven. Het wordt doorsneden door de Bakelsedijk (deels verharde weg).

3 BELEIDSKADER

3.1 Europees beleid en regelgeving

3.1.1 Natuur

Vogel- en Habitatrichtlijn

Met het oog op de totstandbrenging van de Europese Ecologische Hoofdstructuur, is beleid geformuleerd ten aanzien van de bescherming en ontwikkeling van natuur en soorten. Ruimtelijke plannen dienden in dit kader getoetst te worden aan de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Vogelrichtlijn heeft als doel de bescherming van in het wild levende vogels en hun leefgebied op het grondgebied van de Europese Unie. Hiertoe zijn zogenaamde speciale beschermingszones aangewezen. De Habitatrichtlijn is gericht op het instandhouden van het natuurlijke habitat en de bescherming van wilde flora en fauna. Ook hiervoor zijn gelijksoortige beschermingszones aangewezen. Bij elk plan of project moet worden onderzocht of het plangebied in of bij (tot ongeveer 3 kilometer van) een speciale beschermingszone (sbz) als bedoeld in de Vogel- of Habitatrichtlijn ligt. Als een plan of project significante gevolgen kan hebben voor de sbz, moet een passende beoordeling worden gemaakt van deze gevolgen. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Natuurbeschermingswet (oktober 2005) zijn de uitgangspunten van het gebiedenbeleid uit de Vogel- en Habitatrichtlijn verankerd in de nationale wetgeving (zie paragraaf 3.2.2).

Het plangebied waartoe dit voorontwerp-bestemmingsplan is geschreven ligt niet in of nabij een gebied dat aangewezen is als Vogel- en Habitatrichtlijngebied.

3.1.2 Cultuurhistorie en archeologie

In 1992 is het Verdrag van Malta (het 'Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed') door de Nederlandse overheid ondertekend. Het verdrag werd in 1998 door een goedkeuringswet bekrachtigd.

Dit Europees Verdrag regelt de omgang met het Europees archeologisch erfgoed. Het verdrag bepaalt dat archeologische waarden als onvervangbaar onderdeel van het lokale, regionale en (inter-) nationale culturele erfgoed bij de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen expliciet dienen te worden meegewogen en waar mogelijk ontzien. Daarnaast is vastgesteld dat bodemverstoorders het archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen dienen te financieren.

Dit verdrag is inmiddels vertaald in Nederlandse wetgeving in het *Wet op de Archeologische Monumentenzorg*.

In het plangebied is daar waar kans op schade aan archeologische waarde bestaat doordat beroering van de grond plaats kan vinden, onderzocht of en in hoeverre in het plangebied sprake is van archeologische waardevolle elementen (zie hoofdstuk 4.).

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte zijn de rijksuitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland voor de periode tot 2020 vastgelegd. De nota is op 27 april 2004 aangeboden aan de Tweede Kamer. De Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal hebben ingestemd met de nota (op respectievelijk 17 mei 2005 en 17 januari 2006)¹⁰. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte formeel in werking getreden.

Het uitgangspunt van deze nota is 'centraal wat moet, decentraal wat kan'. De inzet: sterke steden en een vitaal platteland. Het kabinet kiest ook expliciet voor een ruimtelijk beleid dat bijdraagt aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Méér ruimte voor ondernemen, wonen en recreëren. Méér ruimte voor infrastructuur en water. Dat kan door te kiezen: wie is waarvoor verantwoordelijk, wat gaat het rijk doen en wat gaat het rijk niet doen? Dat zijn de hoofdlijnen voor een herkenbaar, nieuw nationaal ruimtelijk beleid.

De nota heeft vier algemene doelen:

1. versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland (wegnemen van ruimtelijke knelpunten),
2. krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land),
3. waarborging en ontwikkeling van natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden;
4. veiligheid (voorkomen van rampen).

De vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'. Ruimte voor ontwikkeling betekent ook dat het rijk ruimtelijke waarden van nationaal belang probeert te borgen en mogelijkheden creëert om deze waarden te kunnen behouden en ontwikkelen. De beperkte ruimte in Nederland in verhouding tot de grote ruimtevraag vanuit de verschillende functies maakt een efficiënt en duurzaam ruimtegebruik noodzakelijk.

Voor heel Nederland wordt een beperkt aantal generieke regels gehanteerd ter handhaving van de basiskwaliteit. Dat wil zeggen een heldere ondergrens op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, milieu, verstedelijking, groen en water. Het is de verantwoordelijkheid van provincies en (samenwerkende) gemeenten om dit generieke ruimtelijke beleid integraal en concreet gestalte te geven. Ook integrale afstemming bij zowel planvorming als uitvoering en daarmee het zorgen voor de basiskwaliteit is hierbij belangrijk. Uitzondering hierop vormen vastgelegde rijksverantwoordelijkheden, zoals die voor de hoofdinfrastructuur. Een aantal ruimtelijke structuren en netwerken dat in belangrijke mate ruimtelijk structurerend is voor Nederland als geheel, vormt samen de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Opgebouwd vanuit deze twee invalshoeken, bevat deze nota de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.

¹⁰ www.vrom.nl

3.2.2 Natuur

De Europese Vogel- en Habitatrichtlijn is via de Flora- en Faunawet en de nieuwe Natuurbeschermingswet in de Nederlandse nationale wetgeving geïmplementeerd. De wettelijke bescherming van gebieden die behoren tot de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn is geregeld in de nieuwe Natuurbeschermingswet. De wettelijke bescherming van plant- en diersoorten is geregeld in de recentelijk vastgestelde Flora- en Faunawet.

Nieuwe natuurbeschermingswet (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden)

In oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. De uitgangspunten van het gebiedenbeleid van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn daarmee verankerd in de nationale wetgeving. Het vergunningenstelsel van deze wet vervangt de huidige directe werking van de Vogel- en Habitatrichtlijn. In de natuurbeschermingswet is de bescherming van gebieden verankerd. Soortenbescherming wordt geregeld in de flora- en faunawet.

Flora- en faunawet

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming en het behoud van in het wild levende planten en diersoorten. Volgens deze wet worden veel inheemse plant- en diersoorten beschermd. Met deze wet is de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn in de nationale wetgeving verankerd en hoeven de Europese regels op het gebied van soortbescherming niet meer direct te worden toegepast. De belangrijkste verbodsbepalingen zijn (art. 8 tot en met 12 van de Flora- en faunawet):

- beschermde planten mogen niet beschadigd, ontworteld of van hun groeiplaats verwijderd worden;
- beschermde dieren mogen niet gedood of verontrust worden;
- nesten, hollen, of andere voortplantings- of rust- of verblijfplaatsen van dieren mogen niet beschadigd, vernield of verstoord worden.

Activiteiten met een schadelijk effect op beschermde diersoorten zijn in principe verboden.

In maart 2005 is een wijzigings-AMvB in werking getreden waarin de soorten van de Flora- en faunawet onderverdeeld worden in drie beschermingscategorieën:

1. streng beschermde soorten;
2. overige soorten;
3. algemene soorten.

Voor de algemene soorten geldt voor ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling van de ontheffingsaanvraag voor de Flora- en faunawet. Dit betekent echter niet dat de zorgplicht voor deze soorten niet meer geldt.

Rode lijst soorten

Het verdrag van Bern, dat in 1982 door Nederland is geratificeerd, vraagt bijzondere aandacht voor soorten die met uitsterven worden bedreigd en die kwetsbaar zijn (artikel 1 en 3). Het opstellen van Rode Lijsten, waarop soorten die bedreigd zijn in hun voortbestaan staan, komt hieruit voort. In artikel 7 van de Flora- en faunawet is vastgelegd dat de overheid lijsten opstelt van dier- en plantensoorten die van nature in Nederland voorkomen en die bedreigd zijn. In de nota 'Natuur voor mensen, mensen voor natuur' is het opstellen van Rode Lijsten één van de instrumenten voor de soortbescherming. Soorten van een Rode Lijst genieten op grond daarvan nog geen wettelijke bescherming. Wettelijk is wel vastgelegd dat de overheid zich inzet voor de bescherming van deze soorten en dat zij het onderzoek daartoe bevordert. Van

provincies, gemeenten en terreinbeherende organisaties wordt verwacht dat zij bij beleid en beheer rekening houden met de Rode Lijsten.

In Nederland zijn voor een beperkt aantal soortgroepen officiële nationale Rode Lijsten verschenen. Dit wil zeggen dat deze in de Staatscourant zijn gepubliceerd. In 2004 zijn alle bestaande Rode lijsten herzien en zijn enkele nieuwe Rode lijsten verschenen in een bijlage bij de Staatscourant (LNV, 2004)¹¹. Alle soorten van de soortgroepen met officiële Rode Lijsten betreffen ongeveer 2% van het totaal aantal dieren en 31% van het totaal aantal planten in Nederland.

Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw

De nota 'Natuur voor mensen, mensen voor de natuur' (Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw) zet de aanpak van het natuurbeleid voor de komende 10 jaar uiteen. De nota vervangt de vier groene nota's Natuurbeleidsplan, Nota Landschap, Bosbeleidsplan en Strategisch Plan van Aanpak Biodiversiteit integraal.

Er wordt gekozen voor verbreding van het natuurbeleid. Daarmee wordt meer recht gedaan aan de betekenis van het natuurbeleid voor de samenleving. Het begrip natuur wordt in de nota dan ook breed opgevat. De hoofddoelstelling van het natuurbeleid is: behoud, herstel, ontwikkeling en duurzaam gebruik van natuur en landschap, als essentiële bijdrage aan een leefbare en duurzame samenleving. Door middel van robuuste verbindingen worden grote eenheden natuur vergroot door ze met elkaar te verbinden. Hierdoor wordt de ruimtelijke samenhang op nationaal niveau verbeterd en zal een internationaal netwerk beter functioneren. De robuuste verbindingen hebben meer dan alleen een ecologische functie en dragen ook bij aan de versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische identiteit, meer natuur bij de stad, een duurzaam waterbeheer en betere recreatieve mogelijkheden¹².

Op basis van analyse van successen en problemen van het beleid en kansen voor de toekomst is de inzet van de nota:

- Realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur;
- Versterking van de landschappelijke identiteit en kwaliteit en het voortzetten en verder uitbouwen van het beleid met betrekking tot groen om de stad.
- Stevige inzet op behoud en duurzaam gebruik van biodiversiteit, zowel internationaal als in eigen land.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Het vigerend ruimtelijke beleid van de Provincie Limburg is vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) Het POL schetst de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsrichtingen voor het toekomstig gebruik van de ruimte. Limburg streeft een duurzame ontwikkeling tot kwaliteitsregio na, waarbij natuur- en milieukwaliteit, economische kwaliteit en sociale culturele kwaliteit verbeterd worden¹³.

Het plangebied is in het POL deels aangewezen als Perspectief 1, Ecologische Hoofdstructuur (EHS), bos- en natuurgebied (zie kaart 1: Kaart Noord, en kaart 4b

¹¹ www.mnp.nl

¹² Groen Planning Maastricht, 2005

¹³ POL, 2006

groene waarden). Het betreft de locatie van het huidige circuit. Het overige deel van het plangebied (agrarisch in gebruik) is aangewezen als Perspectief 2, Provinciaal ontwikkelingsgebied Groen (POG). Op de kaart 4c: blauwe waarden is het gebied tevens aangewezen als infiltratiegebied.

In de perspectief 1 gebieden (EHS, bos- en natuurgebieden), kunnen hier en daar op kleinere schaal woonbebouwing, al dan niet solitair bedrijfsgebouwen, toeristische recreatieve voorzieningen en infrastructuur voorkomen¹⁴. Het beleid voor de EHS is gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader, het nee, tenzij regime. Het beleid in de POG is gericht op het versterken en ontwikkelen van natuurwaarden. Er geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Binnen de POG blijft de landbouw ook in de toekomst een belangrijke rol spelen. Behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG.

3.3.2 Reconstructieplan Noord- en Midden-Limburg

Het plangebied maakt deel uit van het gebied van het reconstructieplan Noord- en Midden-Limburg. Het reconstructieplan is een plan op hoofdlijnen waarin een heldere visie uiteengezet is over de ruimtelijke ontwikkeling van Noord- en Midden-Limburg. In het landelijk gebied moet de verandering en dynamiek op gang komen. Gebruik makend – veel meer dan voorheen – van de inzet, energie en innovatieve kracht van individuele ondernemers en maatschappelijke partijen. Lopende ontwikkelingen in de landbouw en in andere sectoren vormen het uitgangspunt bij de uitvoering van het Reconstructieplan. Het landelijk gebied van Limburg is in het reconstructieplan opgedeeld in drie soorten gebieden: extensiveringsgebieden, verwevingsgebieden en landbouwon ontwikkelingsgebieden. In extensiveringsgebieden wordt gestreefd naar een afname van het aantal intensieve veehouderijen. Dit aantal zal in de komende 12 jaar in deze gebieden moeten worden afgebouwd. In de extensieveringsgebieden heeft men nu al vaak beperkte ontwikkelingsmogelijkheden. In landbouwon ontwikkelingsgebieden krijgen intensieve veehouderijen wel de mogelijkheid om zich te ontwikkelen. In verwevingsgebieden kunnen intensieve veehouderij en andere functies naast elkaar blijven bestaan. Het plangebied is in het reconstructieplan Noord- en Midden-Limburg aangewezen als extensiveringsgebied.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Ontwikkelingsperspectief Venray

Met het ontwikkelingsperspectief Venray (vastgesteld op 14 februari 2006) probeert de gemeente Venray de ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkeling van Venray te begeleiden en de regie functie van de gemeente vorm te geven¹⁵. De gemeente streeft in het ontwikkelingsperspectief naar de volgende richtinggevende doelen:

1. Een sterke regionale betekenis van Venray (met name voor werken, voorzieningen en wonen);
2. Versterking van de attractiviteit van het centrum;

¹⁴ POL, 2006

¹⁵ Gemeente Venray, 2005, p. 5

3. Behoud van levensvatbare dorpen en wijken;
4. Ondersteuning van sociale cohesie;
5. Versterking en verbetering van de economie;
6. Het waarborgen van de bereikbaarheid van Venray, de bedrijventerreinen en het buitengebied;
7. Aandacht voor natuur en cultuurhistorische kwaliteiten;
8. Vergroting en behoud van de ruimtelijke identiteit van Venray.

3.4.2 Bestemmingsplan buitengebied

Het bestemmingsplan "Buitengebied" van de gemeente Venray is vastgesteld op 17 mei 2005. In dit bestemmingsplan is het plangebied aangewezen als "Agrarisch gebied" en "dagrecreatieve doeleinden, crossterrein". Aan deze laatste functie is door de provincie echter goedkeuring onthouden. Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 is echter recent het goedkeuringsbesluit voor het bestemmingsplan Buitengebied door Raad van State vernietigd, waarmee formeel terug wordt gevallen op een tweetal oude tot zeer oude plannen (goedkeuringen uit 1983 en 1945).

Het bestemmingsplan past in het nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid.

4 CULTUURHISTORIE, ARCHEOLOGIE EN LANDSCHAP

4.1 Cultuurhistorie en landschap

4.1.1 Algemeen

Over het algemeen wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden met het cultuurhistorisch erfgoed. De gemeente Venray streeft in haar ontwikkelingsperspectief (vastgesteld 14 februari 2006) naar behoud van landschappelijke waarden en cultuurhistorisch erfgoed en wil het erfgoed beter benutten voor recreatie en toerisme. Naast cultuurhistorische elementen wordt gestreefd naar behoud van landschappelijke waarden en landschappelijke inpassing van ruimtelijke ontwikkelingen.

4.1.2 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied behoort tot de jonge dekzandontginningen. De dekzanden en het veengebied op de Peelrug bleven heel lang woeste grond. Ook op relatief recente kaarten (tot 1900) is dit nog onontgonnen gebied. Op de kaart van 1910 is een eerste ontginning herkenbaar in de omgeving van de Kempkensberg. Op de kaart zijn nog geen boerderijen aanwezig. Ook Ysselsteyn is een ontginning uit de twintigste eeuw. De droogste en armste gronden zijn veelal bebost (waarvan een groot gedeelte naaldbos). De landbouwgebieden zijn voorzien van lange rechte wegen. De boerderijen zijn langs deze wegen geconcentreerd in lange linten. Het landschap kent weinig kleine landschapselementen. Het betreft grote percelen, in veelal regelmatige verkaveling. Er zijn nog restanten moerassige Peel herkenbaar op de Heidsche Peel. Restveen (vochtige grond of sterk wisselende grondwaterstanden) is er in de omgeving van Zwart Water en ten zuiden van de lijn Eijkenhofweg/ Paardenkopweg/ De Peelhaas.

Het resultaat is een grootschalig open landschap, doorsneden door rechte wegen, met aan weerszijden grote boerderijen. In dit landschap zijn grote boscomplexen aanwezig. Het plangebied ligt in een open enclave in het bos, grenzend aan Vliegbasis De Peel. Direct om het plangebied heen liggen bos, een akker en het terrein van de vliegbasis.

4.1.3 Te nemen maatregelen: Landschappelijke inpassing

Voor de landschappelijke inpassing van het circuit zijn twee kernwoorden van toepassing: "verbergen" of "etaleren".

- Verbergen door opgaan in de omgeving. De geluidwal kan beplant worden met bomen en plantensoorten uit het aangrenzende bos. De onderbegroeiing kan bestaan uit gras;
- Etaleren: een andere vorm van landschappelijke inpassing is het circuit zo veel mogelijk *zichtbaar* maken. De bijzondere ovale vorm van het circuit zal herkenbaar zijn en blijven.

Voor meer details wordt verwezen naar *Hoofdstuk 10: Ruimtelijke kwaliteit*.

4.2 Archeologie

4.2.1 Algemeen

In navolging van het verdrag van Malta (zie ook paragraaf 3.1.2) moeten in Nederland voor alle ruimtelijke ontwikkelingen een verkennend bodemonderzoek naar archeologische monumenten en bijzonderheden worden verricht. Door een dergelijk onderzoek wordt duidelijk of er vondsten te verwachten zijn. Er is een standaard onderzoeksmethode ontwikkeld voor een dergelijk verkennend bodemonderzoek.

4.2.2 Verwachte archeologische waarde

Op de archeologische verwachtingskaart van Nederland is aangegeven dat in het plangebied de archeologische trefkans middel hoog is. Er zijn in het plangebied geen bekende archeologische monumenten. Voor een overzicht van de archeologische waarden en monumenten in het plangebied, zie bijlage 1, kaart 3.

Door een verkennend bodemonderzoek naar archeologische monumenten en bijzonderheden in de bodem wordt duidelijk of binnen het plangebied vondsten te verwachten zijn.

4.2.3 Onderzoek

Voor bescherming en behoud is een standaard onderzoeksmethodiek ontwikkeld, die door gespecialiseerde bureaus wordt uitgevoerd. Voor dit plangebied is het archeologisch bureau Synthesgra gevraagd het verkennend booronderzoek uit te voeren (zie bijlage 3: archeologisch onderzoek). Het onderzoek is uitgevoerd voor het circuitterrein en nieuw aan te leggen weg. In dat gedeelte van het plangebied wordt de grond geroerd en bestaat de kans bestaat dat eventueel aanwezige archeologische waarden worden aangetast. Het onderzoek heeft zich niet gericht op het gedeelte van het plangebied dat aangeduid is als 'agrarisch gebied' en 'natuur' aangezien hier de bodem niet wordt geroerd en geen bomen geplant worden.

De conclusie uit dit onderzoek is dat de kans dat er kleinschalige archeologische resten uit het Paleolithicum of Mesolithicum aanwezig zijn, nihil geschat wordt. Er zijn in het onderzoek geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen aangetroffen. Hiermee zijn geen duidelijke aanwijzingen gevonden dat er archeologische resten in het onderzochte gebied aanwezig zijn. Een vervolgonderzoek wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

5 GROEN EN ECOLOGIE

5.1 Algemeen

Voor het kunnen doorvoeren van een bestemmingsplanwijziging is het van belang de bestaande natuurwaarde en de mogelijke effecten van de aanleg van een circuit op deze waarden in kaart te brengen, alsmede aan te geven welke maatregelen genomen worden om de effecten te beperken.

Deelgebieden

Het plangebied is onderverdeeld in drie deelgebieden, namelijk:

- het oude circuitgebied dat natuurgebied wordt;
- het agrarische landschap waarvan een deel ook kortstondig fungeert als parkeerterrein;
- het toekomstige circuitgebied.

Voor groen en ecologie zijn de gevolgen per deelgebied uiteenlopend. Het oude circuit wordt verwijderd, waarna natuurontwikkeling kan plaats vinden. Dit komt het aspect groen en ecologie uiteraard ten goede. Het tijdelijke gebruik van de aanwezige graslanden als parkeermogelijkheid heeft een te verwaarlozen positieve invloed op groen en ecologie (in vergelijking met het huidige gebruik).

Het toekomstige circuitgebied daarentegen betreft een bestemmingswijziging met een relatief grote invloed op de natuurlijke kwaliteit. Om deze reden zullen in dit hoofdstuk voornamelijk de natuurgevolgen van het nieuwe circuitgebied worden beschreven.

5.2 Onderzoek huidige situatie

Voor het in kaart brengen van de aanwezige beschermde en bedreigde planten en dieren is in eerste instantie een 'quick scan' uitgevoerd op basis van beschikbare gegevens. Tijdens het opstellen van de milieueffectrapportage, mede ten behoeve van de flora en faunawet, is een veldinventarisatie uitgevoerd: 'Natuuronderzoek MER Circuit de Peel' (Groen-planning, 2007). Op basis van deze onderzoeken is een goede indruk verkregen van de aanwezige natuurwaarden in het plangebied.

In het kader van de MER zijn de geluidcontouren van het nieuwe circuit gedetailleerd vastgesteld. Tevens is dit jaar een veldonderzoek uitgevoerd naar de verspreiding van bijzondere plant en diersoorten. Op basis van deze informatie zijn de effecten van geluidhinder beoordeeld en tevens zijn voorstellen gedaan voor natuurcompensatie (Groenplanning 2007)¹⁶.

¹⁶ Op basis van de berekende geluidcontouren is in mei 2007 geconstateerd dat het studiegebied voor het natuuronderzoek in eerste instantie te klein was bemeten. Daarom is ten behoeve van het compensatieplan aanvullend veldonderzoek uitgevoerd waarin ook de randen van het beïnvloedingsgebied beter zijn onderzocht. Dit onderzoek is afgerond voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

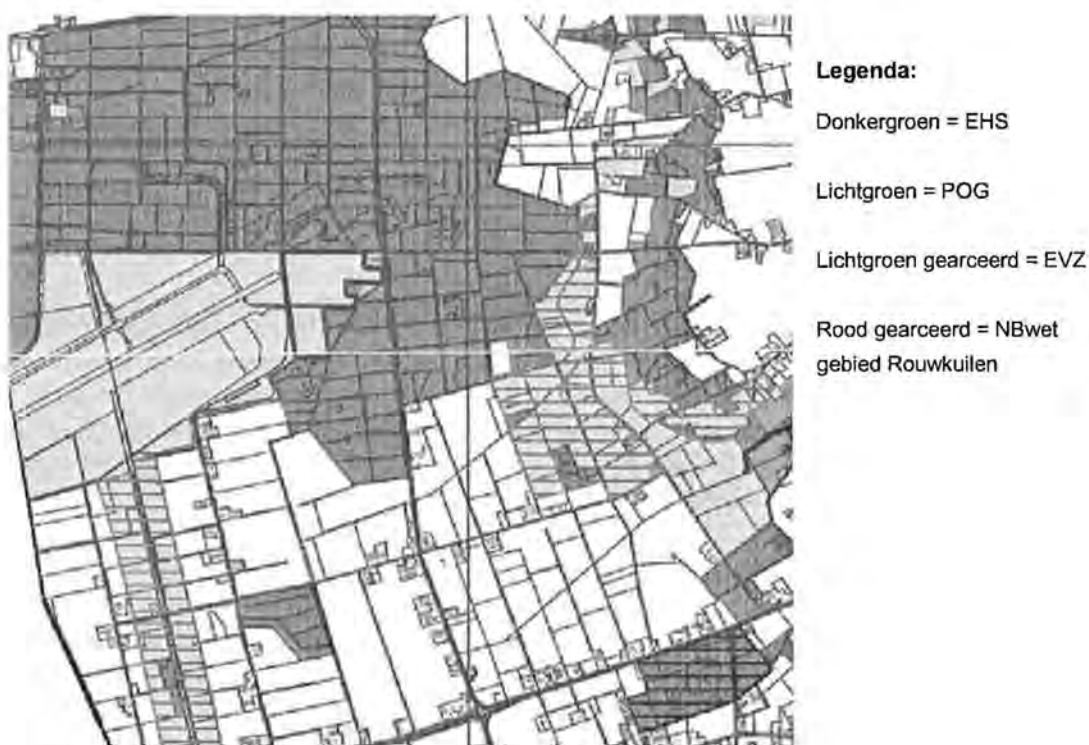
5.2.1 Beschermde gebieden

Het plangebied zelf is onderdeel van de Provinciale ontwikkelingszone groen (POG). Ook het vliegveld en de omliggende heideterreinen en akkers behoren tot deze ontwikkelingseenheid (zie figuur 5.1).

Het plangebied wordt omgeven door verschillende natuurgebieden. Ten noorden, oosten en zuiden van het circuit ligt het Vredepeelbos dat onderdeel is van de EHS. Op een afstand van circa 2 a 3 kilometer liggen twee Natuurbeschermingswetgebieden (NBwet): het staatsnatuurmonument de Rouwkuilen en net over de provinciale grens De Bult, onderdeel van het Natura2000 gebied Deurnese Peel – Mariapeel (zie figuur 5.1). De kwaliteit van deze gebieden wordt hierna toegelicht.

Een smalle strook langs het Peelkanaal (Defensiekanaal) op circa 1km afstand heeft de status van Ecologische verbindingszone (EVZ).

Figuur 5.1. Natuur in de omgeving van het plangebied (EHS en POG gebieden).



Vredepeelbos (inclusief Meerselse Peelbos)

Het plangebied wordt aan drie zijden begrenst door het Vredepeelbos. Dit gebied is een onderdeel van de EHS. Het bos bestaat deels uit naaldbout gemengd met eiken en berken. Verspreid liggen enkele perceeltjes droge heide (sterk "vergrast"). Op enkele plaatsen staan specifieke plantensoorten die kenmerkend zijn voor droge zandgrond voor zoals grondster en kruipwilg. Het bos is opengesteld voor recreatie. Het beheer is de komende jaren gericht op de omvorming van naaldbout naar de ontwikkeling van Eiken-Berkenbos en droge heide.

Het gebied is volgens Schols en Schepers (1991) een ornithologisch kerngebied voor vogelsoorten van bossen, parklandschappen en heide zoals nachtzwaluw, wielewaal,

koekoek en zomertortel. Recente broedvogelkarteringen van de provincie Limburg (2004) in dit gebied bevestigen dit.

Rouwkuilen

De Rouwkuilen is een bosgebied met een relatief groot ven. Het dankt zijn natuurbeschermingsstatus aan de ecologische betekenis van het ven onder meer door het voorkomen van broedvogels als waterral, blauwborst, dodaars en de zwarte stern (inmiddels verdwenen). Verder heeft het ven betekenis als foerageergebied voor watervogels en steltlopers.

De Bult (Deurnese peel)

Het gebied De Bult heeft een omvang van 120 hectare bestaat hoofdzakelijk uit vochtige heidegemeenschappen en aangetast hoogveen waar natuurlijke regeneratie nog mogelijk is. Het is onderdeel van de Deurnese Peel - Mariapeel en is ook aangewezen als Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijngebied. Het gebied is onder meer bekend door het voorkomen van blauwborsten. Voorheen kwamen er ook soorten voor als korhoen, velduil en visdief.

De omgeving van de De Bult fungeert jaarlijks als foerageerplaats voor grote aantallen toendrarietganzen en kleine zwanen.

5.2.2 Beschermde soorten

Achtereenvolgens wordt een indruk gegeven van de beschermde flora- en faunasoorten in het plangebied en in de omgeving daarvan. In 2007 is de natuur in de omgeving van het plangebied geïnventariseerd (Groen-planning 2007). Verder is gebruik gemaakt van provinciale inventarisatiegegevens (2003, 2004).

Plantensoorten

De Provincie Limburg inventariseert jaarlijks de verspreiding van plantensoorten. Voor de regio waarin het plangebied ligt zijn tijdens de eerste karteerronde (1983-1990) gegevens verzameld en in 2003. In het plangebied is alleen aandacht besteed de bermvegetatie van enkele onverharde wegen. Deze zijn gekarteerd als ruderaal vegetatie (wegberm met of zonder bomen) gekenmerkt door lage kwaliteitsindicerende soorten. De sloten rond de akkers zijn niet in de kartering opgenomen, waarschijnlijk als gevolg van de geringe ecologische betekenis. Tijdens deze kartering zijn op de huidige locatie van Circuit de Peel enkele aandachtsoorten (Rode lijst) en één beschermde plantensoort aangetroffen (zie bijlage 6).

Broedvogels

De resultaten van het uitgevoerde broedvogelonderzoek zijn in onderstaande tabellen samengevat (zie tabel 5.1 en 5.2).

Tabel 5.1. Aangetroffen broedvogels in het plangebied (Groen-planning 2007)

Soort	Aantal broedgevallen	status
Veldleeuwerik	5	Rode lijstsoort
Kneu	1	Rode lijstsoort
Matkop	2	Rode lijstsoort
Graspieper	2	Rode lijstsoort
Zomertortel	2	Rode lijstsoort

Binnen het plangebied en langs de randen ervan zijn vijf rode lijstsoorten aangetroffen. Kneu, matkop en zomertortel zitten meer in de rand met het bosgebied. Verder zijn ook meer algemene soorten als grasmus, geelgors (bosrand), kievit en roodborsttapuit waargenomen. Gelet op het aantal broedgevallen heeft het plangebied een matige betekenis voor deze soorten.

In de omgeving van het plangebied, in de omringende bossen en de luchtmachtbasis zijn meer bijzondere soorten aangetroffen (zie tabel 5.2).

Tabel 5.2. Broedplaatsen van strikt beschermde soorten die in de huidige situatie binnen de invloedssfeer van het circuit vallen (Groen-planning 2007). Hierbij is uitgegaan van de ligging van de 42 dB(A) contour.

Soorten	Aantal broedparen	Soorten	Aantal broedparen
Boomleeuwerik	4	Zwarte specht	1
Bosuil	1	Havik	1
Buizerd	3	Sperwer	1
Groene specht	2	Torenvalk	1
Grote bonte specht	17	Nachtzwaluw	3
Kleine bonte specht	1	Grutto	3

De graslanden die aan de luchtmachtbasis grenzen zijn redelijk goed ontwikkelde weidevogelgebieden. De basis is momenteel niet actief in gebruik als vliegveld, maar dient nog wel paraat te blijven. Alleen een zweefvliegclub is er nog actief. Verder worden er circa 10 dagen per jaar laagvlieg oefeningen gehouden (duur: circa 1 – 2 uur). De eigenaar, het Ministerie van Defensie voert een actief en succesvol weidevogelbeheer: de graslanden worden laat gemaaid en het maaisel wordt afgevoerd. De graslanden zijn volgens Schols en Schepers (1991) een ornithologisch kerngebied voor vogelsoorten van open akker- en weidegebieden als grutto, graspieper en veldleeuwerik.

De ornithologische betekenis van de omringende bossen is groot door het voorkomen van nachtzwaluw, verschillende soorten roofvogels, en meerdere spechtensoorten.

Zoogdieren

In en rond het gebied zijn verscheidene zoogdiersoorten aangetroffen die onder de bescherming van de Flora- en faunawet vallen (Natuurbank Limburg, 2006). De waarnemingen zijn per kilometerhok weergegeven.

Het plangebied is voor meerdere zoogdieren van belang vooral als voedselgebied. Naar verwachting geldt dit voor reeën, hazen en konijnen. Hun holen en rustplaatsen liggen in de omringende bossen.

In het plangebied komen verder soorten voor als gewone dwergvleermuis, rosse vleermuis, ree, haas, konijn, mol, egel, veldmuis, woelrat en vos. Alle maken gebruik van één of beide deelgebieden. Tijdens eerdere waarnemingen zijn ook laatvlieger, watervleermuis, ruige dwergvleermuis, grootoorvleermuis en baardvleermuis in de omgeving van het plangebied aangetroffen, echter niet tijdens de inventarisaties tussen 2004 en 2007 (Groen-planning 2007, zie bijlage 3).

Uit recent veldonderzoek blijkt dat het plangebied momenteel niet door dassen wordt bezocht. De meest nabij gelegen dassenburcht ligt op circa 900 meter ten oosten en 1.500 ten zuiden van dit gebied (Groen-planning 2007).

Amfibieën en reptielen

Het plangebied is weinig geschikt als leefgebied voor amfibieën en reptielen. In de omgeving van het plangebied zijn verschillende beschermde soorten waargenomen zoals heikikker en vinpootsalamander. Deze soorten zijn onder meer in het ven ten zuiden van het plangebied aangetroffen. Algemene soorten als bruine kikker, groene kikkercomplex en middelste groene kikker zijn eveneens waargenomen en zullen op meerdere locaties rond het plangebied voorkomen. Tevens is in de omgeving de levendbarende hagedis waargenomen. Deze soort is afhankelijk van heideterreinen met open zandige delen (Groen-planning 2007).

Insecten

De voedselarme gras- en heidevegetaties langs de bosrand vormen een goed ontwikkelde biotoop voor meerdere soorten dagvlinders en andere insecten. Onder andere is het beschermde heideblauwtje in kleine aantallen aangetroffen. In de kilometerhokken waarbinnen het plangebied valt zijn verder nog meldingen van drie dagvlindersoorten en één sprinkhaansoort die op de Rode lijst staan (Vlinderstichting).

5.3 Onderzoek mogelijke effecten

In het kader van het MER Circuit de Peel zijn de effecten op de natuur nader onderzocht.

Effecten welke hierbij in ogenschouw worden genomen zijn de volgende:

- Directe biotoopvernietiging als gevolg van ruimtebeslag door situering van het circuit
- Negatieve beïnvloeding van natuurwaarden in de omgeving als gevolg van geluidemissie,

In onderstaande tabel zijn de mogelijke effecten voor verschillende soorten weergegeven. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar bijlage 3: Natuur.

Tabel 5.3. Overzicht mogelijke effecten op natuurwaarden

Soort	Mogelijke effecten
Vaatplanten	Geen gevolgen voor beschermde soorten
Broedvogels	Negatieve effecten op broedvogelpopulatie van akkers en grasland; Beperkte verstoring overige broedvogels (bos)
Zoogdieren	Geen/marginale effecten
Watervogels	Soorten niet aangetroffen
Amfibieën en reptielen	Geen/marginale effecten
Dagvlinders en insecten	Geen/marginale effecten

De te verwachten effecten op broedvogels zijn beperkt als de werkzaamheden op huidige en nieuwe locatie gestart worden buiten het broedseizoen.

De verplaatsing van het circuit biedt kansen voor natuurontwikkeling op de plek die vrijkomt na de verhuizing. Verder zorgt de afname in geluidhinder binnen het EHS gebied voor uitbreidingsmogelijkheden van al aanwezige broedvogelpopulaties waaronder enkele strikt beschermde soorten.

De nieuwbouw op de toekomstige locatie resulteert in het verdwijnen van een akkerbouwgebied van circa 15 ha groot. Hierdoor worden de broedplaatsen van twee rode lijst soorten vernietigd: veldleeuwerik (6x), graspieper (2x). Enkele broedvogelsoorten die van dit gebied gebruik maken als foerageergebied zullen voor een klein deel van hun voedselgebied naar elders moeten uitwijken, zoals buizerd (3x) en sperwer (1x).

Op basis van de inventarisatie van Groen-planning (2007) is een inschatting gemaakt van de gevolgen van de verplaatsing van het circuit voor de aangetroffen strikt beschermde broedvogelsoorten (tabel 2 en 3 uit de Flora en faunawet). In dit rapport is weergegeven welke soorten in het nulalternatief worden blootgesteld aan de 42 c.q. 47 dB(A) contour (zie bijlage 3). Het betreft onder meer tien bosvogelsoorten waaronder nachtzwaluw, klein bonte specht en sperwer.

Het aantal soorten waarvan het broedterritorium voor meer dan 25% binnen de geluidscontour van 42dB(A) valt, blijft in vergelijking met de referentiesituatie waarin wordt uitgegaan van de huidige ligging van het circuit onveranderd. Alle paren broeden in de huidige situatie reeds binnen de 47 dB(A) contour of hebben daar een belangrijk deel van het foerageergebied. De meeste paren kunnen zonder problemen een andere locatie vinden om een territorium te stichten.

Voor enkele broedvogelsoorten neemt de geluidbelasting toe en verdwijnt tevens een deel van het voedselgebied. Dit geldt onder meer voor enkele roofvogels als havik, sperwer en buizerd. Deze soorten of een deel ervan zal mogelijk uit de directe omgeving van het circuit verdwijnen.

In onderstaande tabel 5.4 zijn de hiervoor beschreven effecten samengevat.

Tabel 5.4. Samenvatting effecten natuur bij geluidvariant Va6

Deelaspect	Beoordeling	Basisalternatief + Va6
Gebieden	Natura 2000	Geen verstoring, geen gevolgen
	EHS	23 ha binnen 47 dB(A) en 104 ha in 42-47 dB(A)
	POG	38 ha binnen 47 dB(A) en 44 ha in 42-47 dB(A)
Broedvogels	Strikt beschermd	Bedreigd: 9 soorten met 32 broedlocaties Sterk bedreigd: 3 soorten, 3 broedlocaties
	Rode lijst	Vernietiging: 2 soorten met 8 broedlocaties
Overige soorten		Merkbare effecten op kwaliteit foerageergebied

In tabel 5.5 zijn de effecten op natuur beoordeeld. De referentiesituatie (NA = nulalternatief) is gebaseerd op het voortbestaan van het huidige circuit met voortzetting van het huidige gebruik. Hieruit valt te concluderen dat de verplaatsing van het circuit op de verschillende deelaspecten wisselend scoort.

Tabel 5.5. Effectbeoordeling basisalternatief t.o.v. het nulalternatief

Deelaspect	Beoordelingsaspect	NA	BA (+Va6)
Natuur	Natura 2000	0	0
	EHS	0	++
	POG	0	+
	Strikt beschermde soorten	0	-
	Rode lijstsoorten plangebied	0	-

Wat betreft natuur is sprake van twee tegenstrijdige ontwikkelingen. De omvang van het EHS en POG gebied dat binnen de geluidzone valt waarin sprake is van hinder, neemt sterk af. Dit is als positief beoordeeld. Evenals de vermindering van de ammoniakuitstoot waardoor de omliggende bossen minder snel verzuren. Negatief is dat door de ligging van het nieuwe circuit en het meer frequente gebruik de kwaliteit van het leefgebied van enkele bijzondere vogels afneemt waaronder havik, sperwer en buizerd, samen met vijf broedparen vertegenwoordigd. In totaal wordt de verplaatsing van het circuit en het voorgenomen gebruik gelet op de gevolgen voor natuur als neutraal beoordeeld.

5.4 Te nemen maatregelen

De te nemen maatregelen om effecten van geluid op natuur (en mens) te beperken vallen uiteen in twee categorieën: mitigatie (het voorkomen van effecten) en compensatie (door realisatie van nieuwe natuur elders).

5.4.1 Mitigerende maatregelen

Uit het onderzoek in het kader van het MER volgen de volgende mitigerende maatregelen (e.e.a. nader te regelen en daarmee zeker te in de milieuvergunning voor het circuit):

- Aanleg van een geluidswal met daarop een overhellend scherm met een totale hoogte van 12.6 m (zie voor ontwerp ook bijlage 5);
- Toepassing van geluidsdempers voor verschillende categorieën voertuigen;
- Beperking van openingstijden tijdens de jaarlijkse broedperiode.

Daarnaast dient aanvang van de bouwwerkzaamheden te starten buiten het broedseizoen.

5.4.2 Compensatie

Compensatie betreft twee aspecten.

1. Door de realisatie van het circuit verdwijnt een deel van het POG-gebied, (landbouwgebied met een belangrijke functie voor groen- en landschapsontwikkeling). Dit areaal wordt elders in de gemeente gecompenseerd (en vastgelegd in het mitigatie/compensatieplan).
2. Door de ontwikkeling en ingebruikname van het nieuwe circuit gaat natuurwaarde verloren zowel ter plaatse van huidige circuit (ruimtebeslag) als in de omgeving ervan (geluidhinder). Conform het geldende beleidskader en overleg met het bevoegd gezag (ministerie van LNV) wordt een compensatieplan opgesteld. Dit plan is gereed op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Een (belangrijk) deel van de natuurcompensatie wordt bereikt door de herinrichting van het huidige circuitterrein. De hiervoor benodigde werkzaamheden vinden buiten het broedseizoen plaats en zijn gerealiseerd alvorens het nieuwe circuit in gebruik wordt genomen.

5.4.3 Vergunningverlening

Op basis van de resultaten van het onderzoek en het overleg met de verschillende overheden zijn er geen aanwijzingen dat de vergunning in het kader van de flora- en faunawet niet kan worden verleend.

6 WATER EN RIOLERING

6.1 Beleid

Provincie Limburg

In haar document 'De Watertoets – Samenwerking van Ruimte en Water' geeft de provincie kort de procedure watertoets weer met de rollen voor de verschillende actoren. De gewenste inhoud van de Waterparagraaf is ook omschreven.

De provincie geeft ten aanzien van alle relevante thema's haar belangrijkste doelstellingen. Die doelstellingen die relevant zijn voor dit plangebied zijn hieronder kort aangegeven:

- Veiligheid en wateroverlast: Voorkomen van problemen met veiligheid en hoogwateroverlast. Herstel van veerkrachtige watersystemen;
- Natuurlijke watersystemen: Inrichting en beheer van beken met een specifieke ecologische functie moet in 2018 op het gewenste ecologische kwaliteitsniveau zijn afgestemd;
- Grondwater: Grondwater voldoet in 2022 overal in Limburg aan de basiskwaliteit. Grondwater krijgt of behoudt voldoende kwaliteit om te dienen als grondstof voor drinkwater en andere hoogwaardige toepassingen;
- Waterkwaliteit: De kwaliteit van oppervlaktewater en sediment dient in 2006 aan het MTR niveau te voldoen; het VR wordt op langere termijn nagestreefd;
- Riolering: Beperken vuiluitworp uit rioolstelsels;
- Erosie: Terugdringen van bodemerosie en wateroverlast tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau;
- Adequate watervoorziening: Evenwicht waterkwantiteit en -kwaliteit met het neerslagpatroon en het gebruik van water voor functies;
- Waterbeleving: Een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Water in bebouwde omgeving als ecologische verbindingzone. Bescherming van landschappelijk, aardkundig en cultuurhistorisch erfgoed.

Waterschap Peel en Maasvallei

Het waterschap Peel en Maasvallei heeft in haar Beleidsnotitie 'Water in een bebouwde omgeving' de hoofdlijnen en belangrijkste (financiële keuzes) ten aanzien van het beheer van water in een bebouwde omgeving verwoord. De voor dit plangebied relevante keuzes zijn hieronder kort verwoord:

In het kader van de **regionale wateroverlast** investeert het waterschap in kennis van grondwater om de delegatie van operationele grondwatertaken van de provincie aan te kunnen. Zelf is het waterschap verantwoordelijk om voor 2015 het watersysteem in bebouwd gebied op orde te krijgen en tot 2050 op orde te houden in het licht van de klimatologische wijzigingen. Voor het **afkoppelen van hemelwater** streeft het waterschap naar een verregaande loskoppeling van hemelwater en afvalwater. Hierbij houdt de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de ontwatering en dus ook de afkoppeling en de hiermee gemoeide berging. Het waterschap stelt hiervoor geen subsidie of grond meer beschikbaar, tenzij de voorzieningen planoverstijgend zijn. In het kader van **water op de kaart bij (ruimtelijke) planvorming**, stimuleert het waterschap (ook financieel) het opstellen van stedelijke waterplannen. Rijksbeleid, Provinciaal Omgevingsplan Limburg en het Integraal Waterbeheersplan zijn hierbij maatgevend. Voor **beheer en onderhoud**, stelt het waterschap dat zij alle primaire watergangen in eigendom heeft en daarover ook het beheer voert en daarnaast ook alle watergangen

met een afwaterende functie in beheer neemt. Watergangen met een ontwaterende functie en sierwatergangen blijven in eigendom en beheer van de gemeente.

Gemeente Venray

De gemeente heeft geen gemeentelijk waterplan. Wel heeft zij in haar GRP 2005 – 2014 enkele eisen opgenomen ten aanzien van waterhuishouding. Zo streeft zij gescheiden stelsels na en beperking van het gebruik van uitloogbare materialen. Verder sluit zij wat betreft waterbeheer aan bij het waterschap.

6.2 Onderzoek

Het gebied

Het gebied ligt op ca. 30 m +NAP en is in gebruik als akkerland en circuitterrein. Het ligt net ten zuiden van het stuifzandgebied. Dit stuifzand is afkomstig van oude maasduinen. De bodem bestaat uit zwak lemig en leemarm fijn zand.

Het grondwater in het gebied bevindt zich op 26,5 – 27,0 m +NAP (ca. 3 m beneden maaiveld) en is geklasseerd als grondwatertrap VI en VII (GHG respectievelijk 0,40 – 0,80 m beneden maaiveld en GLG > 1,20 beneden maaiveld). In het gebied komt wel een watergang voor langs het defensieterrain, maar deze voert alleen water in natte periodes. Permanent oppervlaktewater in het gebied komt niet voor. Het diepere grondwater stroomt af in noordoostelijk richting.

Het plangebied ligt buiten de bebouwde kom.

6.3 Waterparagraaf

Waterparagraaf

In de zogeheten waterparagraaf is beschreven op welke wijze het nieuwe watersysteem wordt aangelegd en hoe rekening gehouden wordt met o.a. berging en waterkwaliteit. Voor deze waterparagraaf wordt verwezen naar bijlage 5.

Evaluatie ingreep

De door het waterschap gehanteerde criteria zijn in Tabel 6.1 opgenomen en geëvalueerd. Uit deze tabel blijkt dat er geen sprake is van negatieve effecten bij één van de criteria. Er is vanuit oogpunt van waterhuishouding en riolering geen belemmering de voorgenomen bestemming te realiseren met inachtneming van voorgestelde maatregelen.

Criterium	Positief ¹	Negatief ²	Niet van toepassing ³
Veiligheid			
Aangepaste bouwwijze hoog risico gebieden			X
Verdrinkingsrisico's			X
Wateroverlast			
Ruimte voor vasthouden en bergen	X		
Ruimte voor goede structuur waterafvoerstelsel	X		
Vrijwaren van zones langs watergangen en -partijen	X		
Riolering			
Ruimte voor infiltratie schoon regenwater	X		

Ruimte voor zuiveringsvoorzieningen			X
Watervoorziening			
Ruimte voor vasthouden en bergen in stedelijk gebied			X
Ruimte voor vasthouden van water in stedelijk gebied voor ander gebruik			X
Volksgesondheid			
Voldoende aandacht voor volksgezondheid bij ontwerp waterpartijen in stedelijk gebied			X
Bodemdaling			
Aangepaste inrichting en bouw in zettingsgevoelige gebieden.			X
Grondwateroverlast			
Aangepaste inrichting en bouw in kwelgevoelige gebieden, veengebieden en andere waterrijke gebieden			X
Oppervlaktewaterkwaliteit			
Minimale breedte van de watergangen			X
Voorkomen doodlopende watergangen			X
Voorkomen overkluizing water			X
Puntbronnen	X		
Diffuse bronnen	X		
Grondwaterkwaliteit			
Ontzie infiltratiegebieden van natuur en drinkwatervoorziening van vervuilende functies			X
Verdroging/Natte natuur			
Zorg voor infiltratiemogelijkheden in stedelijk gebied in infiltratiezone			X
Ruimte voor natuurvriendelijke inrichting of ecologische verbindingzone langs watergangen			X

Tabel 6.1 Criteria beoordeling waterhuishouding en riolering

¹ Criterium wordt positief beoordeeld indien er in het Stedenbouwkundig plan voldoende aandacht aan is besteed én indien het mogelijk is om dat in een later stadium ook te doen.

² Criterium wordt als negatief beoordeeld indien in het Stedenbouwkundig plan onvoldoende aandacht aan is besteed of indien het in een later stadium onvoldoende gewaarborgd kan worden. Indien het negatief beoordeeld is, is in de navolgende tekst opgegeven op welke wijze tot een neutrale of een positieve beoordeling zou kunnen komen.

³ Niet van toepassing geldt voor die criteria waar deze omstandigheden niet voorkomen en ook in de toekomst niet voor kunnen komen.

Watertoets

In het kader van de watertoets (verplicht in het kader van de vrijstellingsprocedure ex. Artikel 19 WRO van dit plan), is er met betrekking tot de waterparagraaf contact geweest met het waterschap. Het waterschap heeft te kennen gegeven akkoord te zijn met de planopzet.

7 BODEMONDERZOEK

7.1 Algemeen

De aanleiding voor het bodemonderzoek is de beoogde bestemmingswijziging (Wet Ruimtelijke Ordening) van het plangebied. Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de algemene milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater), en de consequenties daarvan voor de ruimtelijke planvorming. Bij de opzet van het onderzoek is de NEN-5740, bodemonderzoekstrategie bij verkennend onderzoek (strategie voor een grootschalig onverdachte locatie) gehanteerd (omvang van het onderzoeksgebied is 10,6 ha).

7.2 Onderzoek

Bestemming circuitterrein

Het bureau Econsultancy heeft in opdracht van de gemeente Venray een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd aan de Bakelsedijk Zuid (zie bijlage 5: Water en Bodem). Dit onderzoek heeft plaatsgevonden voor het gedeelte van het plangebied dat tot circuitterrein bestemd is (zie bijlage 1, plankaart).

Op de onderzoekslocatie zijn, met uitzondering van het aanwezige zandpad, geen mogelijk bronnen voor een grond- en of grondwaterverontreiniging aangetroffen. Op het zandpad is de bovengrond een zeer lichte verontreiniging met koper en minerale olie aangetroffen. Er bestaat echter geen reden voor een nader onderzoek. Er bestaan ook geen milieuhygiënische belemmeringen voor de realisatie van het circuit op de onderzoekslocatie. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetroffen. Het grondwater is verontreinigd met zware metalen. Dit wordt toegedicht aan regionale achtergrondwaarden.

Bestemming natuur

Het bureau Econsultancy heeft in opdracht van de gemeente Venray nog een tweede verkennend bodemonderzoek uitgevoerd aan de Bakelsedijk Zuid (zie bijlage 5: Water en Bodem). Dit onderzoek heeft plaatsgevonden voor het gedeelte van het plangebied dat momenteel circuitterrein is en tot natuurgebied bestemd is (zie bijlage 1, plankaart).

- Ter plaatse van het huidige circuitterrein zijn zintuiglijk plaatselijk tot 1,0 m. –mv zintuiglijke verontreinigingen aangetroffen. De bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met PAK, EOX en minerale olie. De ondergrond is plaatselijk licht verontreinigd met PAK. Het grondwater is plaatselijk licht tot sterk verontreinigd met nikkel, licht tot matig verontreinigd met chroom, koper, cadmium en benzeen.
- Ter plaatse van de wegen rondom het bestaande circuit is zintuiglijk waargenomen dat de bovengrond sterk puinhoudend is. De bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met zink en minerale olie. IN de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetroffen. Het grondwater is lichtelijk verontreinigd met cadmium, nikkel en zink.
- Ter plaatse van de bovengrondse opslag afgewerkte olie zijn er in het opgeboorde materiaal zintuiglijk geen verontreinigingen aangetroffen. De ondergrond en het grondwater zijn niet verontreinigd met minerale olie of aromaten. Het grondwater is licht verontreinigd met chroom en koper.

Voor alle drie de locaties bestaat er, gelet op aard en mate van verontreiniging, géén reden voor een nader onderzoek en bestaan er géén milieuhygiënische belemmeringen voor natuurontwikkeling op de onderzoekslocatie.

Bestemming agrarisch gebruik

Op deze gronden vinden geen ingrepen plaats. Er is dan ook geen aanleiding voor het verrichten van onderzoek.

8 MILIEUASPECTEN

8.1 Geluid

8.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen met betrekking tot de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, zoals bijvoorbeeld woningen. In de wet wordt per geluidsbron een regeling gegeven: bijvoorbeeld voor industrielawaai, spoorweglawaaï en wegverkeerslawaaï. Voor het onderhavige plangebied is met name de regeling voor industrielawaai van belang.

8.1.2 Geluidszone vanwege circuiteerrein

Geluidzone

Het onderhavige bestemmingsplan maakt de vestiging mogelijk van inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken (artikel 2.4 Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer). Dit betekent dat gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan een 50 dB(A)-geluidszone moet worden vastgesteld rond de betrokken gronden (artikel 41 Wet geluidhinder). Buiten deze zone mag de geluidbelasting vanwege het circuiteerrein niet meer dan 50 dB(A) (zonder toepassing van de tonale toeslag) bedragen. De geluidszone is vastgelegd op de plankaart.

Bij het bepalen van de zonegrens is uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie (RBS). Onder de RBS vallen ook de wedstrijddagen. Binnen de geluidszone bevinden zich geen geluidsgevoelige bestemmingen. Dit betekent dat het vaststellen van hogere geluidsgrenswaarden niet nodig is.

8.1.3 Te nemen maatregelen

Om de geluiduitstraling naar de omgeving zoveel mogelijk te beperken is veel aandacht uitgegaan naar geluidreducerende maatregelen.

Resultaten van MER worden toegepast

In de milieueffectrapportage zijn bronmaatregelen (dempers) en verschillende varianten van geluidswerende voorzieningen (wallen en schermen) onderzocht. In bijlage 8 is dit geluidsonderzoek opgenomen. Een overhellend scherm op een wal met een totale hoogte van 12.6 m, in combinatie met het toepassen van geluiddempers op de voertuigen, is als beste alternatief uit dit onderzoek gekomen (tevens opgenomen in het zogenaamde meest milieuvriendelijk alternatief). Tot slot vervallen de voorheen in de avondperiode geplande activiteiten. Alle activiteiten beperken zich daarmee tot de dagperiode.

Deze combinatie van mitigerende maatregelen wordt dan ook toegepast op het nieuwe circuit.

8.1.4 Geluidszone/-contour vanwege vliegveld De Peel

Rond het militair vliegveld liggen een 50 dB(A)-geluidszone in verband met industriële activiteiten op de gronden van het vliegveld en Ke-contouren vanwege vliegtuiglawaai (zie kaart Toelichting). Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in de vestiging van nieuwe geluidgevoelige functies, zodat de 50 dB(A)-geluidszone en Ke-contouren vanwege het vliegveld niet in de weg staan aan de voorziene ontwikkelingen.

8.2 Externe veiligheid

8.2.1 Algemeen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan de normen op het gebied van externe veiligheid. Deze zijn voor inrichtingen vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) en voor het transport van gevaarlijke stoffen in de nota 'Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen' (nota RNVGS). Op basis van de normen op het gebied van externe veiligheid kan beoordeeld worden of een ruimtelijke ontwikkeling toegestaan is. Bij de beoordeling van de risico's wordt gebruik gemaakt van de volgende toetsingscriteria:

- Plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} over locatie gelegen
In Nederland is het niet toegestaan om nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar te realiseren. Indien het motor- en autocircuit als een '(beperkt-) kwetsbaar object' beschouwd wordt, dient hiermee rekening gehouden te worden. Dit betreft zowel de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar van bedrijven als ook van transportassen.
- Invloedsgebied over locatie gelegen
Indien het invloedsgebied van een inrichting, een transportas of een vliegveld over het motor- en autocircuit is gelegen, kan het groepsrisico van de inrichting of transport as wijzigen ten gevolge van de vestiging van het motor- en autocircuit. De maximale reikwijdte van de effecten wordt aangemerkt als het invloedsgebied van een inrichting of transport as.

Voor vliegvelden is op dit moment geen vigerend beleid op basis waarvan beoordeeld kan worden of ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van vliegvelden beoordeeld kunnen worden. Er is echter wel beleid in ontwikkeling die mogelijk gaat aansluiten op de 'Schiphol-norm'.

8.2.2 Onderzoek

Externe veiligheidsrisico's vanuit de omgeving

Voor deze locatie is een quick scan uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's van de omgeving op de locatie (zie bijlage 6: externe veiligheid). Bij de quick scan zijn de volgende bronnen, die van belang kunnen zijn bij externe veiligheidsrisico's, in beschouwing genomen:

- Bedrijven die onder de werkingssfeer van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) vallen;
- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg;
- Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor;
- Transport van gevaarlijke stoffen over het water;
- Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- Vliegverkeer (militair).

Conclusies bedrijven en transport

Uit de quick scan blijkt dat er géén direct knelpunt bestaat vanuit het oogpunt van externe veiligheid van inrichtingen of transportassen.

Conclusies vliegverkeer (militair)

Uit de quickscan is gebleken dat er mogelijk wel risico's zijn als gevolg van vliegverkeer. Dit aspect is nader onderzocht, waarbij overleg is gevoerd met Defensie en de VROM-inspectie. In een aanvullend memo (zie bijlage 6: externe veiligheid) wordt nader ingegaan op deze problematiek.

Resumerend wordt het volgende gesteld:

1. *Toetsing aan actuele wetgeving:* Gezien het feit dat er op dit moment géén wettelijk toetsingskader is ten aanzien van militaire vliegvelden kan gesteld worden dat er géén belemmeringen zijn voor de vestiging van circuit 'De Peel' op de voorgenomen locatie ten aanzien van externe veiligheid.
2. *Toetsing aan Voorstel tot wet (verwachte nieuwe wetgeving)(zie bijlage 6):*
 - a. In het voorstel tot wet van de Wet luchtvaart is nog geen toekomstig beleid (normen) ten aanzien van externe veiligheidsrisico's rondom militaire vliegvelden opgenomen.
 - b. Om toch te anticiperen op eventuele toekomstige eisen is nagegaan of wel aan de toekomstige normen voor burgerluchtvaart voldaan wordt¹⁷. Hieruit blijkt dat gesteld kan worden dat de voorgenomen vestiging van circuit 'De Peel' niet tot knelpunten zal leiden.
 - c. Ten aanzien van het groepsrisico wordt opgemerkt dat dit vooralsnog geen onderdeel uitmaakt van het voorstel tot wet. Gezien de mogelijke aanwezigheid van een groot aantal personen op het terrein van het circuit 'De Peel' tijdens evenementen / wedstrijden is dit echter wel een relevant onderwerp. Wij zien echter geen redenen het groepsrisico niet aanvaardbaar te achten gezien de mogelijkheid evenementen niet gelijktijdig met vliegbewegingen te laten plaatsvinden. Voorgesteld wordt daarom om afstemming te laten plaatsvinden tussen beide partijen over de planning van activiteiten om zo de risico's te beperken.

Externe veiligheidsrisico's vanuit de locatie

Op de locatie zelf zijn geen bronnen aanwezig die een mogelijk risico vormen in het kader van externe veiligheid voor de locatie zelf of haar omgeving. Er vindt geen benzine opslag plaats.

8.2.3 Te nemen maatregelen

In het calamiteitenplan voor het circuit, opgesteld in overleg met de hulpdiensten, wordt ingegaan op de toegankelijkheid voor hulpdiensten en evacuatie, zie hiervoor ook hoofdstuk 9 verkeer.

¹⁷ Indien wordt uitgegaan van het toetsingskader ten aanzien van externe veiligheid voor burgerluchtvaarthavens én gebruik wordt gemaakt van representatieve externe veiligheidsrisico's voor vliegveld 'De Peel', die op basis van vergelijkbare militaire vliegvelden in kaart zijn gebracht.

Ter beperking van het groepsrisico wordt als maatregel voorgesteld het niet gelijktijdig laten plaatsvinden van grootschalige evenementen en vluchten of laagvlieg oefeningen. Dit dient geregeld te worden in de evenementenvergunning.

8.3 Luchtkwaliteit

8.3.1 Algemeen

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk) zijn voor zes luchtverontreinigende componenten grenswaarden opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de omgeving moet voldoen. Omdat de concentratie aan stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) op diverse locaties in Nederland voor overschrijding van de grenswaarden zorgen, zijn beide componenten als 'probleemstoffen' aan te merken.

Naast jaargemiddelde grenswaarden kent het Blk een daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof en een uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂. Beide mogen een aantal maal per jaar (35 respectievelijk 18 maal) overschreden worden.

Ten gevolge van de activiteiten op circuit De Peel kan emissie van verontreinigende componenten naar de lucht plaatsvinden. Om inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit in de directe omgeving van circuit De Peel is het aspect luchtkwaliteit nader bekeken.

8.3.2 Onderzoek

In het onderzoek naar luchtkwaliteit (zie bijlage 7) zijn berekeningen gemaakt van het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving ten gevolge van de activiteiten op het circuit en de verkeersaantrekkende werking door de activiteiten op het circuit.

- Met behulp van verspreidingsberekeningen is de invloed van de emissies op de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt en vindt toetsing plaats aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. De berekeningen zijn uitgevoerd middels het Nieuwe Nationaal Model, zoals toegepast in het door KEMA vervaardigde Stacks programmapakket (versie 6.3.0, update mei 2006).
- De berekeningen van de verkeersaantrekkende werking zijn uitgevoerd middels het CAR II model (versie 6.0 april 2007). De activiteiten van circuit De Peel en de verkeersaantrekkende werking zijn voor de componenten NO₂ en fijn stof getoetst aan het Blk 2005.

8.3.3 Conclusies activiteiten circuit

De activiteiten van circuit De Peel kunnen leiden tot beïnvloeding van de luchtkwaliteit. Als gevolg van de activiteiten op het circuit treed NO₂-emissie op evenals emissie aan fijn stof. Uit berekeningen komt naar voren dat de bijdrage aan de luchtkwaliteit als gevolg van de voorgenomen activiteiten zeer klein is. De bijdrage aan jaargemiddelde NO₂ concentratie bedraagt 0,03 µg/m³ en de bijdrage aan jaargemiddelde fijn stof concentratie bedraagt 0,08 µg/m³. De berekeningen tonen aan dat met deze bijdrage de grenswaarden uit het besluit luchtkwaliteit niet worden overschreden.

Daarnaast tonen de berekeningen aan dat de uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂ en de daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof niet worden overschreden waardoor in ruime mate wordt voldaan aan de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit.

8.3.4 Conclusies verkeersaantrekkende werking

De voorgenomen activiteiten leiden ertoe dat een verkeersaantrekkende werking plaatsvindt van maximaal 10.000 extra voertuigen per etmaal. Deze hoeveelheid doet zich echter enkel voor tijdens wedstrijden gedurende 16 dagen per jaar. Op de overige dagen is het aantal voertuigen aanzienlijk lager gelegen. Deze extra voertuigbewegingen kunnen invloed hebben op de luchtkwaliteit ter hoogte van de aan- en afvoerweg de Peelweg. Uit de berekeningen komt naar voren dat de verkeersaantrekkende bewegingen, inclusief de bronbijdrage van de voorgenomen activiteiten, leiden tot een toename aan de jaargemiddelde NO₂ en fijn stof concentratie ter hoogte van de Peelweg. Ondanks deze toename worden nergens de grenswaarde uit het Blk overschreden.

Daarnaast tonen de berekeningen aan dat het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde concentratie voor fijn stof toe neemt met 11 extra overschrijding ter hoogte van de Peelweg. Het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO₂ blijft 0. Ondanks de toename aan overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof worden de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit niet overschreden. Hierdoor wordt zowel op de drukste dag als op de overige minder drukke dagen voldaan aan de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit.

Resumerend wordt gesteld dat realisatie van Circuit de Peel voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

8.4 Geur (vanwege agrarische bedrijvigheid)

8.4.1 Algemeen

Het mogelijke optreden van geurhinder als gevolg van het houden van vee wordt getoetst aan de Wet geurhinder veehouderijen (in werking sinds 1 januari 2007). De wet kent een toetsingskader voor de beoordeling van geurhinder van intensieve veehouderijen voor geurgevoelige objecten. Dit zijn – kort gezegd – gebouwen die geschikt zijn om gebruikt te worden voor menselijke bewoning of permanent verblijf. De bedrijfswoningen behorend bij de veehouderijen zelf of ten opzichte van elkaar zijn niet gevoelig.

In het bestemmingsplangebied worden geen geurgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Er is dan ook geen relatie met de Wet geurhinder veehouderijen.

8.5 Geur (vanwege het circuit)

In de VNG-brochure bedrijven en milieuzonering wordt een afstand aangehouden van 100 m ten opzichte van gevoelige functies in de directe omgeving van een autocircuit/motorcrossterrein (SBI code 9262).

De gevoelige functies (de twee dichtstbijzijnde boerderijen) liggen op een afstand van meer dan 100 meter. In dit geval bestaat er geen aanleiding om een andere afstand dan 100 meter te hanteren.

Geur vanwege het circuit levert hiermee geen onaanvaardbare belemmeringen op voor de omgeving.

8.6 Licht

8.6.1 Algemeen

Elke verlichtingsinstallatie heeft effect op de omgeving rondom het object of het terrein dat wordt verlicht. Ten gevolge van een verlichtingsinstallatie kunnen visuele neveneffecten ontstaan bij mens en natuur. In deze gevallen wordt gesproken van lichthinder.

Bij de effecten van verlichting op mens en natuur zijn twee elementen van belang:

1. Lichtinval: dit is met name van belang voor die gebieden waar het normaal gesproken donker is (= lage achtergrond lichtsterkte);
2. Zichtbaarheid: Het hebben van zicht op een lichtwaas die ontstaat door verstrooiing van het van de lichtbronnen afkomstige licht en van het door de grond naar boven gereflecteerd licht.

8.6.2 Verlichting op het circuit

Op het terrein is beperkte verlichting aanwezig. Het gaat om lichtstralers die onder de hoogte van de geluidswerende voorzieningen rondom het circuit worden aangebracht. De geluidswerende voorzieningen rondom het circuit hebben een hoogte van maximaal 13 meter.

De gebouwen die op het terrein aanwezig zijn, zijn verlicht en zijn tevens voorzien van buitenverlichting.

Verlichting zal alleen gebruikt worden aan het begin en eind van het seizoen (dat loopt van maart tot oktober). Op die momenten dat het circuit in de avondperiode wordt gebruikt en verlichting noodzakelijk is, zal dit in alle gevallen tot maximaal 19.00 uur plaatsvinden.

8.6.3 Mogelijke effecten

- Lichtinval: door de omgeving van het circuit door geluidswerende voorzieningen met een hoogte van maximaal 13 meter en het beperken van de hoogte van de lichtstralers tot onder deze voorzieningen, zal de lichtinval in de directe omgeving beperkt zijn.
- Zichtbaarheid: Door aandacht te schenken aan het richten van de lichtstralers wordt de opwaartse uitstraling van licht beperkt. Hiermee wordt de zichtbaarheid van licht vanwege het gebruik van licht op het circuit beperkt. Daarnaast is het zo dat er

beperkt gebruik gemaakt wordt van belichting en dit gebruik vindt plaats gedurende een korte periode.

De effecten van licht op mens en natuur worden hierdoor zeer beperkt geschat.

9 VERKEER EN PARKEREN

9.1 Situatie rondom het plangebied

Verkeer

Het aantal verkeersbewegingen van en naar het circuitterrein is beperkt. Alleen tijdens de wedstrijddagen van de stockcarraces (autospeedway, 9x per jaar) en tijdens evenementen (3x per jaar) kan dit flink oplopen. Het circuit biedt maximaal ruimte aan 10.000 bezoekers. Uitgaande van 2 personen per auto komt dit neer op een aantal van 5.000 auto's en dus maximaal 10.000 verkeersbewegingen per dag. De wedstrijddagen van de overige sportvormen trekken veel minder bezoekers met maximaal 1.000 voertuigbewegingen (zie tabel 5.1).

Tijdens evenementen zijn verkeersregelaars aanwezig op zowel de toegangswegen als parkeerplaats in verband met de verkeersveiligheid en om het verkeer in goede banen te leiden.

Parkeren

Tijdens trainingen en kleinere wedstrijden wordt op de paddock geparkeerd. Op grote wedstrijddagen en tijdens evenementen wordt gebruik gemaakt van aangrenzend grasland.

Ontsluiting

Het plangebied voor de nieuwe locatie van het circuit is op dezelfde plek aangesloten op de hoofdwegenstructuur als het huidige circuit. Dit betekent dat verkeer van en naar het circuit gebruik maakt van de Peelweg (N277). Deze provinciale weg loopt van de A50 in het noorden bij Ravenstein naar de N273 in het zuiden bij Kessel en is aangewezen als regionaal verbindende weg. De intensiteiten op dit wegvak zijn stabiel en liggen rond de 6.000 mvtg/etm. Dit geldt tevens voor de intensiteit van de Deurnseweg (12.000 mvt/etm). Langs deze weg ligt ter hoogte van Circuit de Peel aan twee zijden een fietspad. Het terrein is niet ontsloten voor openbaar vervoer. De dichtstbijzijnde bushalte ligt in Merselo (Grootdorp) op circa 3,5 km van het circuit.

Het circuit is onder normale omstandigheden vanaf de Peelweg langs één invalsweg bereikbaar. Bij evenementen kan gebruik worden gemaakt van een niet verharde toegangsweg vanaf de Peel voor het verkeer dat uit het zuiden komt via de Peelweg. De Bakelsedijk vormt dan de noordelijke invalsroute en is deels geasfalteerd. Deze weg vangt vooral het verkeer op dat uit het noorden komt. Beide invalswegen hebben een afslag naar de parkeerplaats (zie figuur 5.2).

In het geval van een calamiteit kunnen de bezoekers langs drie wegen het circuit verlaten (zie figuur 9.1):

- Via de zandweg ten zuiden van het circuit en via de twee ontsluitingsroutes;
- Het autoverkeer kan in deze situatie alleen gebruik maken van de Bakelsedijk;
- De 2^e ontsluitingweg wordt verkeersvrij gehouden als toegangsweg voor hulpdiensten;
- Tevens kan ook nog de zandweg achter het circuit (halverwege, aan de oostzijde) als vluchtroute worden ingezet. Aan deze kant krijgt het circuit een extra uitgang die in noodsituaties kan worden gebruikt.

Figuur 9.1. De ontsluiting van het racecircuit



De bospaden die als mogelijke vluchtweg worden ingezet, blijven onverhard.

9.2 Te verwachten effecten

Aangezien dit plan niet voorziet in uitbreiding van de activiteiten op het circuit en de intensiteiten op het omliggende wegennet stabiel is wordt voor de toekomst geen of nauwelijks toename van verkeer verwacht op deze wegen. De bereikbaarheid zal daarom gegeven de capaciteit die nog beschikbaar is ook in de toekomst gewaarborgd zijn.

Regulier parkeren gebeurt op het circuitterrein. Gedurende het jaar wordt een beperkt aantal evenementen gehouden. Tijdens evenementen wordt er voor parkeren gebruik gemaakt van het aangrenzende agrarisch perceel. Het gaat dan om naar schatting 5000 auto's in totaal. De bereikbaarheid en het parkeren tijdens evenementen wordt geregeld in de evenementenvergunning.

Ruimtelijke kwaliteit

Huidige situatie

Belangrijke elementen van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied zijn de afwisseling van grote boscomplexen met open landelijk gebied. Ter plaatse van het circuit staan de boerderijen aan de bosrand. Daarachter is de ruimte zichtbaar. Vanaf de bosrand kan ver over de akkers en aangrenzend grasland gekeken worden, omdat ook de vliegbasis een open ruimtelijk karakter heeft.

In het plangebied zijn geen waardevolle landschapselementen aanwezig. Er wordt een open akker heringericht voor vestiging van het circuit.

Inpassing van het circuit

Om de ruimtelijke kwaliteit zoveel mogelijk te waarborgen zal het element landschappelijk ingepast moeten worden. Voor de landschappelijke inpassing van het circuit zijn twee kernwoorden van toepassing: "verbergen" of "etaleren".

- Verbergen door opgaan in de omgeving. De geluidwal kan beplant worden met bomen en plantensoorten uit het aangrenzende bos. De onderbegroeiing kan bestaan uit gras;
- Etaleren: een andere vorm van landschappelijke inpassing is het circuit zo veel mogelijk zichtbaar maken. De bijzondere ovale vorm van het circuit zal herkenbaar zijn en blijven.

Beide mogelijkheden worden toegepast.

In onderstaande figuren worden fotografische impressies gegeven van de ligging van het circuit op de gekozen locatie. In de figuren is uitgegaan van een wal van 10 meter hoog waarop een scherm staat van 5 meter (NB in het bestemmingsplan wordt echter een maximale hoogte van 13 m toegestaan, de figuren zijn echter indicatief voor het effect). De wal is beplant met bomen die naar verloop van tijd (circa tien jaar) het scherm goeddeels aan het zicht onttrekken. De fotografische impressies zijn vanuit drie invalshoeken opgesteld: vanaf de Bakelsedijk (noordzijde), vanaf de Kerkbaan (zuidwest zijde) en vanaf de Peeldijk, ten zuiden van de Wethouder Sitsvijver (westzijde). De verschillende beelden zijn karakteristiek voor de eerste jaren na de aanleg van het circuit.

Uit de fotografische bewerkingen blijkt dat het circuit grotendeels aan het zicht wordt onttrokken door de nu al aanwezige randbegroeiing van de luchtmachtbasis en de bossen ten oosten en zuiden van het plangebied. Naar verloop van tijd ontstaat vanaf afstand de indruk van een begroeide heuvel: het circuit is minder zichtbaar maar wel nog nadrukkelijk aanwezig.

Figuur 10.1. Geluidwal met scherm, zicht vanaf Bakelsedijk



Figuur 10.2. Zicht op de tribune, vanuit het westen (ca. 2,8 km)



De omvang van deze geluidswallen is zo smal mogelijk gehouden. Dit heeft een tweeledig gunstig effect. Het ruimtebeslag van het circuit blijft beperkt tot de open akker, en het geheel krijgt een eigen vorm, die ook in het landschap zichtbaar zal zijn.

Conclusie

Er sprake van een goede ruimtelijke onderbouwing. De ruimtelijke kwaliteit van het plangebied (inclusief het gebied van het huidige circuit) zal in haar geheel verbeteren. Door het verplaatsen van het circuit naar de zuidkant van de Bakelsedijk, wordt het circuit *uit* de EHS geplaatst. In dit gedeelte van de EHS kan op deze wijze natuurontwikkeling zonder belemmering plaatsvinden.

Na verplaatsen van het circuit zal het verre zicht over de akkers voor een flink deel behouden blijven, maar aan de bosrand ter hoogte van het circuit belemmerd worden door de nieuwe geluidsweringen. Deze zijn dan ook zo smal mogelijk aangelegd, direct grenzend aan het circuit.

10 SOCIALE VEILIGHEID

10.1 Algemeen

In het kader van sociale veiligheid is het van belang dat in het ontwerp onoverzichtelijke en onveilige situaties zo veel mogelijk voorkomen worden. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over verlichting van de openbare ruimte, maat en schaal van de bouwwerken, parkeermogelijkheden etcetera.

10.2 Situatie circuit

Toegangswegen en parkeren

Vanaf de Peelweg loopt een weg naar de toegangsweg tot het circuit. Deze weg én de toegangsweg zijn beiden onverlicht. Bij evenementen kan zowel ten noorden als ten oosten van het circuit geparkeerd worden. Het terrein dat tijdens evenementen gebruikt wordt als parkeerplaats, wordt vanaf de zuid kant bereikt. Het terrein dat als parkeerplaats gebruikt wordt tijdens evenementen is onverlicht, evenals de toegangswegen. Tijdens evenementen zijn verkeersregelaars aanwezig op zowel de toegangswegen als parkeerplaats.

Toegankelijkheid circuit

Op tijden dat er geen activiteiten zijn op het circuit, is het terrein niet toegankelijk, onverlicht en zal het afgesloten zijn. Het circuit is geheel omsloten door een hek van 2,5 meter hoog.

10.3 Te nemen maatregelen

Gezien het ontwerp van het circuit is er geen aanleiding om te spreken van een sociaal onveilige situatie. Het treffen van aanvullende maatregelen lijkt dan ook niet noodzakelijk.

Juridische planopzet

Inleiding

De centrale doelstelling van het bestemmingsplan is het bieden van een juridisch-planologisch kader voor de realisering van een circuitterrein. Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart, voorschriften en een toelichting. De plankaart en de voorschriften zijn juridisch bindend.

De plankaart is getekend op een topografische ondergrond schaal 1: 5.000. Door middel van coderingen zijn de toegekende bestemmingen aangegeven. De voorschriften (in samenhang met de plankaart) zijn het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de binnen de gegeven bestemmingen aanwezige bebouwing.

Opzet van de voorschriften

De voorschriften zijn onderverdeeld in drie paragrafen:

- **Paragraaf I: Definities**
Deze paragraaf bevat bepalingen die noodzakelijk zijn voor een goede interpretatie van de overige voorschriften, zoals de lijst met begripsbepalingen en de wijze waarop de in het plan opgenomen maten moeten worden berekend.
- **Paragraaf II: Bestemmingsvoorschriften**
Deze paragraaf regelt de bestemmingen. De bestemmingen beginnen telkens met een doeleindenomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de betreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze doeleindenomschrijving wordt gevolgd door een bepaling waarin staat aangegeven welke soort bebouwing, gezien de doeleindenomschrijving voor de gronden met de betreffende bestemming is toegestaan. In de bouwvoorschriften wordt aangegeven aan welke voorwaarden de op te richten bebouwing moet voldoen.
- **Paragraaf III: Aanvullende bepalingen**
In deze paragraaf zijn onder meer de gebruiksbepaling, de vrijstellingsbepaling, de overgangsbepaling en de strafbepaling opgenomen.

Hieronder wordt een nadere toelichting gegeven bij de afzonderlijke voorschriften.

Artikel 1. Begripsbepalingen

De begripsbepalingen verklaren de gebruikte begrippen in het bestemmingsplan en zijn onmisbaar voor een juiste interpretatie van de voorschriften.

Artikel 2. Wijze van meten

Dit artikel is een handleiding voor de wijze van meten van diverse, in het plan aangegeven, maten. In dit artikel is onder meer het peil aangegeven, waarop de toegelaten bouwhoogten zijn gebaseerd.

Artikel 3. Circuitterrein

De gronden met deze bestemming zijn hoofdzakelijk bestemd voor het rijden (in wedstrijdverband of recreatief) met gemotoriseerde voertuigen, voor trainingen en testritten met gemotoriseerde voertuigen en voor het gebruik als motorcrossterrein.

Aangezien deze gebruiksfunctie geluidszoneringsplichtig is (inrichting die valt onder artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer), is vanwege dit gebruik een geluidszone vastgesteld die is aangegeven op de plankaart.

Binnen deze bestemming zijn ook horecavoorzieningen en detailhandel toegestaan, voorzover deze functies gerelateerd en ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie. Ter plaatse van de aanduiding "vliegbaken" zijn bovendien voorzieningen toegestaan die noodzakelijk zijn voor beveiliging en geleiding van vliegtuigen (vliegbakens).

De oprichting van gebouwen (o.a. pit- en toeschouwerscomplex) en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, (o.a. tribunes) is toegestaan tot een maximale bouwhoogte van 13 m. Uit het structuurschema militaire terreinen volgt dat het indirecte ruimtebeslag rondom militaire luchtvaartterreinen, zoals de verschillende geluidzones en obstakelvrije zones (funnel), en de daaruit voortvloeiende beperkingen, in bestemmingsplannen dienen te worden opgenomen. Dit geldt ook voor beperkingen bij zend- en ontvangstinstallaties. Vanwege de ligging van het plangebied naast het militaire vliegveld De Peel zijn op de plankaart hoogtelijnen opgenomen die behoren bij de invliegfunnel. In tegenstelling tot de overige bouwhoogtes in dit bestemmingsplan zijn de bouwhoogtes die behoren bij de invliegfunnel, gebaseerd op NAP. Bouwwerken die binnen de op de plankaart aangegeven invliegfunnel worden gebouwd, moeten voldoen aan de maximale bouwhoogtes die behoren bij de invliegfunnel.

Artikel 4. Natuur

De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor het herstel en de ontwikkeling van natuurwaarden, alsmede voor extensief recreatief medegebruik. Ter plaatse van de aanduiding "vliegbaken" zijn bovendien voorzieningen toegestaan die noodzakelijk zijn voor beveiliging en geleiding van vliegtuigen (vliegbakens). Op deze gronden mag niet worden gebouwd, tenzij het ondergeschikte bouwwerken, zoals afrasteringen betreft.

Artikel 5. Agrarische doeleinden

De gronden met deze bestemming zijn hoofdzakelijk bestemd voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf. Hieronder wordt niet verstaan een intensieve veehouderij. Daarnaast is onder meer extensief recreatief gebruik toegestaan. Onder extensief recreatief gebruik valt niet verblijfsrecreatie, maar alleen extensief gebruik, zoals wandelen of fietsen.

Op het gedeelte dat op de plankaart is aangeduid als "parkeren toegestaan" mag bovendien worden geparkeerd tijdens evenementen op het circuitterrein. Deze gronden mogen voor deze doeleinden niet worden verhard (zie in dit verband ook de gebruiksbepaling in artikel 7 van de planvoorschriften).

Op deze gronden mag niet worden gebouwd, tenzij het ondergeschikte bouwwerken, zoals afrasteringen betreft. Bovendien moet rekening worden gehouden met de maximale bouwhoogtes die behoren bij de invliegfunnel (zie ook hierboven onder de bestemming Circuitterrein). In verband met de bescherming van (mogelijke) archeologische waarden is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor onder meer het aanleggen en verbreden van sloten en het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte dan 30 centimeter.

Artikel 6. Verkeer- en verblijfsdoeleinden

Deze bestemming heeft betrekking op de belangrijkste ontsluitingswegen van het plangebied. Binnen deze bestemming zijn geen parkeervoorzieningen toegestaan.

Artikel 7. Gebruiksbepaling

Deze bepaling verbiedt het gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming.

Artikel 8. Vrijstellingsbepaling

In dit artikel is een algemene vrijstellingsmogelijkheid opgenomen voor een afwijking van de in het plan voorgeschreven hoogte- en afstandsmaten en bebouwingspercentages met ten hoogste 10%. Verder is voorzien in de mogelijkheid voor geringe onderdelen af te wijken van het bestemmingsplan.

Artikel 9. Dubbeltelbepaling

De dubbeltelbepaling is opgenomen om dubbel gebruik van gronden ten behoeve van bouwactiviteiten te voorkomen, indien daarvoor een bepaalde in de voorschriften genoemde oppervlakte noodzakelijk is.

Artikel 10. Overgangsbepaling

In dit artikel zijn regelingen opgenomen omtrent het handhaven van bestaande bebouwing en het gedeeltelijk vervangen daarvan. Gehele vervanging kan mogelijk zijn na een calamiteit. In dergelijke gevallen behoort een uitbreiding van 10% van de oppervlakte in beginsel tot de mogelijkheden. Verder bevat dit artikel een regeling ten aanzien van het bestaande afwijkende gebruik van gronden en gebouwen.

Artikel 11. Strafbepaling

Overtreding van het aanlegvergunningstelsel en van de gebruiksbepalingen is in dit artikel strafbaar gesteld.

Artikel 12. Titel

Dit artikel geeft de naam van het bestemmingsplan, te weten "Bestemmingsplan Circuit de Peel".

12 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In een contract tussen de gemeente Venray, provincie Limburg, stichting MSS De Peel en de realisator, de heer H.H.M Maessen, zijn afspraken gemaakt over de realisatie van het circuit.

In dit contract is in de dekking van kosten en voorwaarden geregeld.

13 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

13.1 Inspraak

In het kader van de inspraak, als bedoeld in artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de gemeentelijke inspraakverordening, is het voorontwerp bestemmingsplan gedurende vier weken ter visie gelegd.

De inspraakreacties en het antwoord van de gemeente hierop is opgenomen in bijlage 9.

13.2 Overleg met instanties

De reacties van het overleg met instanties, verlopen via de provinciale planologische commissie (PCGP) zijn voor zover relevant verwerkt in het bestemmingsplan. Voor een volledig overzicht van de reacties wordt verwezen naar bijlage 9.

