

MER Circuit de Peel

Gemeente Venray

1 juni 2007
Eindrapport
9S2272.A0



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
MILIEU

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
+31 (0)24 328 42 84 Telefoon
053 4322 785 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel MER Circuit de Peel

Verkorte documenttitel MER Circuit de Peel

Status Eindrapport

Datum 1 juni 2007

Projectnaam SMB/MER Circuit de Peel

Projectnummer 9S2272.A0

Auteur(s) Drs. H.C.N. van der Putten

Opdrachtgever Gemeente Venray

Referentie 9S2272.A0/R005/HvdP/Nijm

Auteur(s) drs. H.C.N. (Harrie) van der Putten

Collegiale toets drs. Ir. B.A.H.V. Brorens

Datum/paraaf

Vrijgegeven door dhr ir. R. Idema

Datum/paraaf

INHOUDSOPGAVE

		Blz.
1	INLEIDING	3
	1.1 Aanleiding	3
	1.2 Plan-m.e.r. en/of Besluit-m.e.r.	4
	1.3 Milieueffectrapportage	6
	1.4 Relatie MER met besluitvorming	7
	1.5 Watertoets	8
	1.6 Leeswijzer	8
2	FUNCTIE EN PLANOLOGISCHE VERANKERING CIRCUIT DE PEEL	9
	2.1 Motivatie Circuit de Peel	9
	2.2 Planologische gang van zaken	11
3	LOCATIEKEUZE	14
	3.1 Woon en leefmilieu	15
	3.2 Bodem en water	17
	3.3 Natuur	19
	3.4 Evaluatie milieueffecten	24
	3.5 Exploitatiekosten	24
	3.5.1 De exploitatie van het racecircuit: directe kosten en opbrengsten	24
4	BELEIDSASPECTEN	27
	4.1 Relevante beleidsmatige besluiten en wet- en regelgeving	27
	4.2 Reeds genomen besluiten	28
	4.3 Relevante nog te nemen besluiten	28
5	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	30
	5.1 Voorgenomen activiteit (ofwel basisalternatief, BA)	30
	5.1.1 Het gebruik van het racecircuit	30
	5.1.2 De ruimtelijke inrichting van het racecircuit.	32
	5.1.3 Milieuaspecten	35
	5.2 Alternatieven en varianten	41
	5.3 Effectbeoordeling	42
6	NULALTERNATIEF	44
	6.1 Huidige situatie	44
	6.2 Het nulalternatief (NA)	53
	6.3 Het nulalternatief zonder racecircuit (NAzon)	55
	6.4 Het nulalternatief historisch gezien (NAhis)	56
7	EFFECTBESCHRIJVING EN -BEOORDELING	59
	7.1 Woon en leefmilieu	59
	7.1.1 Beoordelingscriteria	59
	7.1.2 Effectbeschrijving	60
	7.1.3 Effectbeoordeling	61
	7.2 Bodem en water	63
	7.2.1 Beoordelingscriteria	63
	7.2.2 Effectbeschrijving	64

7.2.3	Effectbeoordeling	66
7.3	Natuur	67
7.3.1	Beoordelingscriteria	67
7.3.2	Effectbeschrijving	68
7.3.3	Effectvergelijking en –beoordeling	70
7.4	Landschap, cultuurhistorie, archeologie	72
7.4.1	Beoordelingscriteria	72
7.4.2	Effectbeschrijving	72
7.4.3	Effectbeoordeling	75
8	EVALUATIE	76
8.1	Inleiding	76
8.2	Het basisalternatief (inclusief Va6)	76
8.3	Tijdelijke effecten	79
8.4	Meest milieuvriendelijke alternatief	80
9	HOE NU VERDER?	83
9.1	Inleiding	83
9.2	Leemten in kennis	83
9.3	Evaluatie voornemen (monitoring programma)	84
10	VERKLARENDE WOORDENLIJST	85
11	LITERATUUR	87

BIJLAGEN

1. Beleidskader
2. Geluid
3. Luchtkwaliteit
4. Externe veiligheid
5. Water en bodem
6. Natuur
7. Landschap en archeologie
8. Ruimtelijke inrichting Circuit de Peel

1 INLEIDING

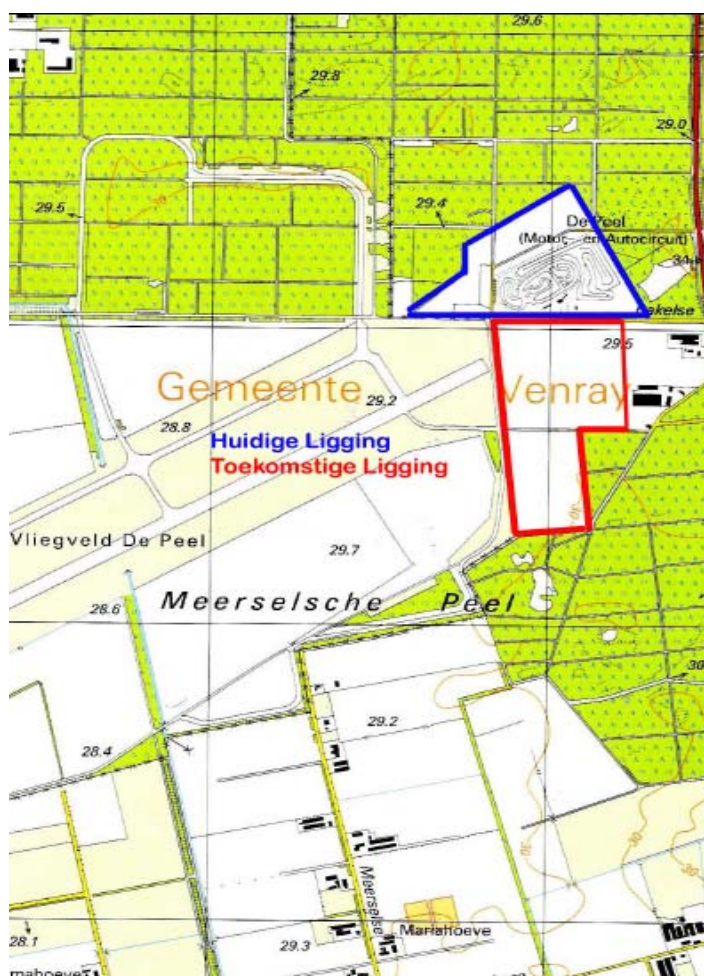
1.1 Aanleiding

Al geruime tijd, ongeveer dertig jaar ligt in het westen van de gemeente Venray het 'Racecircuit De Peel' (zie figuur 1.1). Dit circuit is aan drie zijden omgeven door bos, in het zuidwesten grenst het aan het militaire vliegveld De Peel en in het zuiden aan enkele percelen landbouwgebied. Het circuit is op deze locatie historisch gegroeid. Daarbij speelt het streven van gemeente en provincie om lawaaisporten op één locatie te concentreren een belangrijke rol. Het circuit heeft in die zin een regionale functie.

Hoewel er in het verleden door de gemeente diverse besluiten zijn genomen betreffende de aanleg en uitbreiding van het circuit en het toestaan van verschillende activiteiten, is dit nooit vastgelegd in een door de provincie goedgekeurd bestemmingsplan. Verder beschikt het circuit ook niet over een milieuvergunning.

Inmiddels heeft het grondgebied van het huidige circuit de status van Ecologische hoofdstructuur (EHS) gekregen waardoor het alsnog bestemmen van de inrichting sterk wordt bemoeilijkt. Daarom heeft de gemeente het voornemen om het circuit te verplaatsen.

Figuur 1.1. Ligging Circuit de Peel: nu en straks (incl. parkeren bij evenementen).



Locatiealternatieven

In februari 2006 heeft de gemeente Venray een onderzoek laten uitvoeren naar alternatieve locaties voor het circuit. In dit onderzoek zijn vier mogelijke vestigingsplekken naar voren gebracht. In de gemeenteraadsvergadering van 10 mei 2006 is besloten dat de gemeente binnen haar grondgebied ruimte wil bieden aan het beoogde racecircuit. Op basis van het alternatievenonderzoek heeft het College van B&W zich op 13 juni 2006 uitgesproken voor de locatie Bakelsedijk zuid.

Voor deze nieuwe locatie moet het vigerende (huidig geldende) bestemmingsplan worden herzien. Deze herziening biedt het juridisch-planologisch kader voor de verplaatsing van het circuit uit de EHS naar gronden aan de zuidkant van de Bakelsedijk (zie figuur 1.1). Verder moet ook nog voordat het circuit kan worden gebruikt een milieuvergunning worden aangevraagd. De ingezette milieueffectrapportage speelt een belangrijke ondersteunende rol in de besluitvorming over het bestemmingsplan en milieuvergunning.

Doel voorgenomen activiteit

Met de realisatie van de voorgenomen activiteit wordt naar een wettelijke geregelde situatie gestreefd waarmee de uitoefening van de verschillende lawaaisporten duurzaam geregeld is.

1.2 Plan-m.e.r. en/of Besluit-m.e.r.

Algemeen

Om te bepalen of voor een project een MER opgesteld moet worden, zijn in de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994 twee lijsten opgenomen, de zogenaamde C- en D-lijst. Hierop staan voor alle activiteiten drempelwaarden vermeld (oppervlakte, capaciteiten, intensiteiten) die bepalen welke procedure in acht moet worden genomen. De voornemens die overeenstemmen met de omschrijving op de C-lijst zijn zondermeer m.e.r.-plichtig. De activiteiten vermeld op de D-lijst zijn m.e.r.-beoordelingsplichtig. Van deze activiteiten dient het bevoegd gezag, bijvoorbeeld de gemeenteraad op basis van een kwalitatieve milieubeschrijving te beoordelen of niet toch een meer kwantitatief onderbouwd MER moet worden opgesteld. En dus ook de bijhorende procedure.

Per 21 juli 2004 is de Europese richtlijn "betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (2001/42/EG)" van kracht geworden. Deze richtlijn, in Nederland aangeduid als de richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB), bepaalt dat voor wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven plannen en programma's met mogelijke belangrijke gevolgen voor het milieu een strategische milieubeoordeling moet worden uitgevoerd. De Europese richtlijn is recent geïmplementeerd in nationale wetgeving¹. Vanaf dat moment moet voor alle voornemens die m.e.r.-plichtig en/of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn ook de procedure van Plan-m.e.r. worden doorlopen (zie onderstaand kader). Over het algemeen ligt deze

¹ Door publicaties in het Staatsblad op 5 juli en 16 augustus 2006 is de Europese richtlijn SMB (2001/42/EG) in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. Zie Staatsblad 2006, nrs. 336 (wijziging hoofdstuk 7 Wm) en 388 (wijziging Besluit m.e.r.). De hiergenoemde wijzigingen zijn per 28 september 2006 in werking getreden, zie Staatsblad nummer 389 (Koninklijk besluit voor inwerkingtreding).

procedure op een vroeger moment in de planvorming dan de verplichting die volgt uit het Besluit-m.e.r. (of -beoordeling).

Om onder de werkingssfeer van het Plan-m.e.r. te vallen dient het plan wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven te zijn. Het betreft alleen plannen en programma's van overheidsinstanties zoals:

- Plannen en programma's die voorbereid worden met betrekking tot landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik en die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor de in bijlagen I en II bij Richtlijn 85/337/EEG (m.e.r.-richtlijn) genoemde activiteiten en besluiten. Met andere woorden: Besluit m.e.r.-(beoordelings) plichtige activiteiten (C- en D-lijst van het Besluit m.e.r.).
- Plannen en programma's waarvoor een 'passende beoordeling' is vereist op grond van de richtlijn 92/43/EEG, de zogenaamde Habitatrichtlijn².

Toepassing

Omdat het racecircuit gedurende meer dan acht uur per week wordt gebruikt, past het als voornemen in categorie 43 van lijst D. Dat betekent dat het racecircuit (Besluit m.e.r.-beoordelingsplichtig 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 de procedure van Plan-m.e.r. worden doorlopen. Deze procedure is in vergelijking met de hierna beschreven (Besluit) m.e.r.-stappen (zie 1.2) minder strak (geen toetsing door de onafhankelijke Commissie m.e.r., geen ter visielegging) en sneller te doorlopen. Het Plan-MER voorziet vooral in informatie voor de onderbouwing van de locatiekeuze, de beoogde ontsluiting en de samenhang met de omgeving (geluidoverdracht, ecologische relaties, groenstructuur).

Besluit-m.e.r. stelt onder meer hogere eisen aan het detailniveau en de kwantificering van de effectbeschrijving en vereist de beschrijving van een Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). Verder is ter inzage legging verplicht en een toetsing door de Cie-m.e.r.

Gelet op bovenstaande heeft de gemeente Venray echter besloten om voor de beoogde activiteit, de verplaatsing van het racecircuit vrijwillig de uitgebreidere procedure van (Besluit) m.e.r. te doorlopen. De informatie die normaal gesproken in het Plan-MER wordt opgenomen is in dit Besluit-MER integraal meegenomen.

In dit MER wordt hierna geen onderscheid meer gemaakt tussen Plan-m.e.r. en Besluit-m.e.r. Wanneer het over de procedure gaat, wordt dit met m.e.r. aangeduid en met het MER wordt het rapport bedoeld.

² Een passende beoordeling moet op grond van art. 6 en 7 van de Habitatrichtlijn worden gemaakt voor "elk plan, zowel op zichzelf als in samenhang met andere projecten of plannen dat significante gevolgen (ofwel vanwege de activiteit ofwel vanwege de locatie) kan hebben" voor een Vogel- of Habitatrichtlijngebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied." Telkens zal in het concrete geval moeten worden beoordeeld of in een plan opgenomen beleidsuitspraken significante gevolgen kunnen hebben voor een Vogel- of Habitatrichtlijngebied. Dit kan via de 'voortoets'.

1.3 Milieueffectrapportage

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij de besluitvorming over grote projecten. De procedure die hierbij hoort bestaat uit vier opeenvolgende werkstappen waarvan er twee reeds zijn doorlopen:

1. Het opstellen en publiceren van de startnotitie;
2. Het vaststellen van de richtlijnen;
3. Het opstellen en publiceren van het milieueffectrapport (MER);
4. Aanvaarding en toetsing van het MER.

Het opstellen en publiceren van de startnotitie.

De m.e.r.-procedure is gestart met de openbare bekendmaking van de Startnotitie SMB/MER Circuit De Peel op 19 oktober 2006, waarna tot en met 30 november 2006 de gelegenheid bestond voor inspraak.

Het vaststellen van de richtlijnen

Op 21 december heeft de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.) het Advies richtlijnen voor het op het opstellen van het MER Circuit De Peel uitgebracht. Deze zijn besproken in de gemeenteraad (bevoegd gezag) en definitief vastgesteld op 27 maart 2007. Hierbij is het Advies van de Commissie m.e.r. in zijn geheel overgenomen.

Het opstellen en publiceren van het milieueffectrapport (MER)

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

In het voorjaar van 2007 is het MER uitgewerkt in lijn met de voorgeschreven richtlijnen. De volgende informatie wordt essentieel geacht:

- De vergelijking van het voornemen met drie referentiesituaties gelet op de effecten voor geluid, bodem, water en natuur;
- De onderbouwing van de locatiekeuze met vooral aandacht voor bodem, water en natuur;
- De mogelijke maatregelen om op de nieuwe locatie de milieueffecten te beperken of te voorkomen.

Aanvaarding en toetsing van het MER

Het voorliggende MER wordt door het college van Burgemeester en Wethouders (de initiatiefnemer) aan de gemeenteraad van Venray (het bevoegd gezag) aangeboden. De gemeenteraad zal het MER aan de hand van de volgende vragen beoordelen:

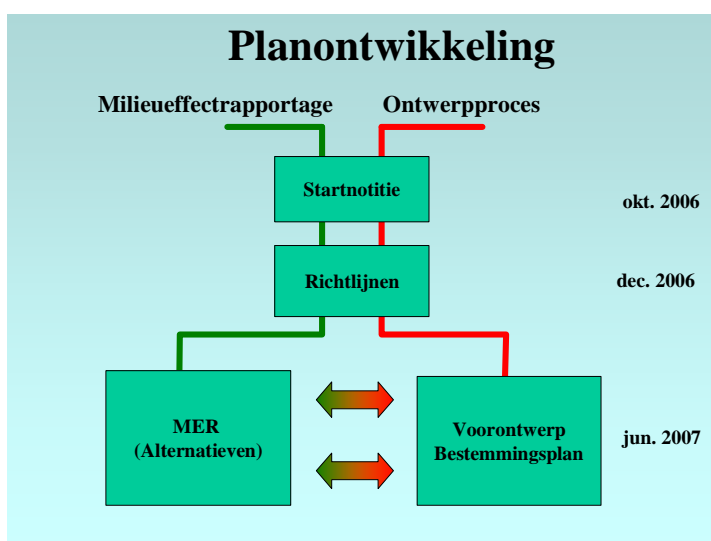
- Is het MER compleet en komen er geen onjuistheden in voor?
- Is de kwaliteit van het MER voldoende om het besluit over het bestemmingsplan te kunnen nemen?
- Voldoet het MER aan de wettelijk gestelde eisen en komt het MER tegemoet aan de richtlijnen?
- Hebben zich nieuwe ontwikkelingen voorgedaan waarop het MER moet worden aangepast?

Na aanvaarding door de gemeenteraad worden alle belanghebbenden en betrokkenen in gelegenheid gesteld om zich uit te spreken over de kwaliteit van het MER. Het bevoegd gezag (gemeenteraad Venray) maakt via de media bekend dat het MER is

aanvaard en ter inzage wordt gelegd. Insprekers kunnen dan gedurende zes weken hun zienswijze geven op de inhoud van het MER. Tevens worden in deze periode de wettelijke adviseurs benaderd om hun advies te kunnen vernemen. Voorts organiseert het bevoegd gezag tijdens de inspraakperiode een openbare zitting.

De Cie-m.e.r. wordt in de daarop volgende periode gevraagd om het MER te toetsen aan de richtlijnen van het bevoegde gezag. Ten behoeve van haar toetsingsadvies maakt de commissie onder meer gebruik van de binnengekomen reacties van insprekers en het advies van de wettelijke adviseurs.

In figuur 1.2 is het proces gevisualiseerd dat bij het totstandkomen van dit MER is gevolgd. De procedure bestaat uit de volgende fasen.



Figuur 1.2. Planproces

1.4 Relatie MER met besluitvorming

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. Het besluit over de inhoud van het bestemmingsplan (Wro)
2. Het besluit over de inhoud van de aanvraag van de milieuvergunning (Wm)

De uiteindelijke keuze voor de beoogde locatie en de keuzes die samenhangen met de ruimtelijke inrichting en het gebruik van het racecircuit worden door de gemeenteraad van Venray gemaakt in het kader van de bestemmingsplan procedure. Het MER moet er voor zorgen dat de informatie over het milieu voldoende helder is uitgeschreven om deze keuze te kunnen onderbouwen. In bijlage 1 wordt het verloop van beide procedures (m.e.r. – bestemmingsplan) schematisch weergegeven.

Het MER dient daarnaast ook voldoende informatie te bieden voor een besluit over de vergunningaanvraag in het kader van de Wet milieubeheer. In dit geval is provincie Limburg het bevoegde gezag en dus het orgaan dat hier een besluit over moet nemen (zie bijlage 1 voor het verloop van de procedure).

1.5 Watertoets

Ruimtelijke plannen dienen sinds de ondertekening van de Startovereenkomst Waterbeheer 21^e eeuw vergezeld te gaan van een watertoets. In 2003 is de verplichting tot een waterparagraaf, als resultante van het watertoetsproces, juridisch verankerd in het Besluit Ruimtelijke Ordening. De watertoets vormt als procesinstrument de waarborg voor een expliciete en evenwichtige afweging van het waterbelang binnen ruimtelijke planvorming.

Ten behoeve van de planuitwerking van het racecircuit De Peel is in het kader van de watertoets gescheiden overleg gevoerd met waterschap Peel en Maasvallei. In dit overleg zijn de uitgangspunten voor het (hemel)waterbeheer besproken. De uitwerking hiervan is in hoofdstuk 5 beschreven.

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de functie en planologische verankering van het circuit. In het daaropvolgende hoofdstuk (hoofdstuk 3) staat het locatieonderzoek centraal. De vraag wordt daar beantwoord waarom voor de Bakelsedijk zuid wordt gekozen als nieuwe locatie voor Circuit De Peel. Hoofdstuk 4 doet verslag van relevante beleidsaspecten. In hoofdstuk 5 is de voorgenomen activiteit beschreven en alternatieven en varianten die in dit MER zijn onderzocht. Vervolgens wordt ingegaan op de huidige toestand van het milieu en de gevolgen van de verwachte autonome ontwikkeling (zie hoofdstuk 6). In hoofdstuk 7 wordt verslag gedaan van de verwachte effecten na realisatie van het voornemen. Tevens worden deze effecten beoordeeld. In hoofdstuk 8 wordt het voornemen geëvalueerd en worden voorstellen gedaan voor het meest milieuvriendelijk alternatief. Tot slot wordt in hoofdstuk 9 ingegaan op de vraag of de beschikbare informatie voldoende gedetailleerd is om de ontwikkeling van het voornemen te kunnen beoordelen. Tevens wordt een aanbeveling gedaan voor het opstellen van het evaluatieprogramma.

2 FUNCTIE EN PLANOLOGISCHE VERANKERING CIRCUIT DE PEEL

In dit hoofdstuk wordt de historische ontwikkeling van het racecircuit de Peel geschetst en de maatschappelijke behoefte ervan (2.1). In de tweede paragraaf wordt de planologische gedoogsituatie van het huidige circuit beschreven en het doel van het onderhavige voornemen om het circuit op een nieuwe locatie een wettelijke verankering te geven (2.2).

2.1 Motivatie Circuit de Peel

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

Korte geschiedenis van het circuit

Het huidige Circuit de Peel, aan de Bakelsedijk in Venray, is sinds 1977 als motorcrossoefenterrein in gebruik. In dat jaar besloot de gemeenteraad van Venray een krediet beschikbaar te stellen voor de inrichting van het terrein, dat deels op een voormalige stortplaats is gelegen. Een van de redenen daarvoor was de bestaande overlast door wildcrossers³. Voor MCV St. Janslust en MCC Venray, beiden opgericht in de jaren zestig, werd het racecircuit het vaste crossterrein. In 1983 is 1,5 hectare van het terrein opgehoogd met schoon puin en uitgebroken wegfundering⁴.

De gronden zijn eigendom van de gemeente en worden sinds 1987 verhuurd aan de Motor Sport Stichting De Peel, hierna MSS genoemd. Deze stichting is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het circuit. Het crossterrein ligt direct naast de militaire vliegbasis De Peel⁵. Het terrein is 5,65 hectare groot.

Aanleg van asfaltbanen

Tot 1990 is er op het terrein alleen sprake van motorcrossactiviteiten. In 1990 geeft de gemeente toestemming aan MSS voor de aanleg van een asfaltbaan⁶. Ze stelt onder meer als voorwaarde dat MSS meewerkt aan de concentratie van nog meer motorsportvormen. Overlast op andere locaties kan daardoor afnemen. Ook wordt genoemd dat het circuit moet voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder, die zijn vastgelegd in de gebruiksvergunning⁷. Het terrein wordt vervolgens aan de zuidkant met 2 ha uitgebreid en voorzien van twee asfaltbanen. Het terrein wordt daarmee 7,7 hectare groot.

De grote ovale baan is bedoeld voor verschillende soorten autoracen, een veel kleinere baan biedt plaats aan het racen met mini stockcars. MSS financiert de aanleg van de banen en sluit overeenkomsten met Autocrossclub (ACC) het Veule en Model Stockcar Racing Club "De Peeldrivers". Nieuwe gebruikers van het circuit zijn de beoefenaars van autospeedway en karting.

³ brief MSS aan B&W Venray, 18-9-2001 en brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

⁴ brief B&W Venray aan MSS, 02-03-1983

⁵ brief MSS aan B&W Venray, 18-9-2001

⁶ brief B&W Venray aan MSS 15-02-1990

⁷ brief B&W Venray aan MSS 15-02-1990

Na de uitbreiding in 1990 verschuift de benutting van het circuit van hoofdzakelijk motorcross naar evenementen op het gebied van autospeedway en stockcar racen. De sluiting van het circuit in Baarlo in 1998 versterkt deze ontwikkeling⁸. Het racecircuit vervult duidelijk een regionale functie. Op dit moment zijn er elders in Noord- en Midden-Limburg geen alternatieve circuits voorhanden⁹.

In figuur 2.1 is de indeling van het huidige circuit te zien.

Figuur 2.1. Huidige indeling circuit De Peel



De aangegeven letters corresponderen met de volgende activiteiten op het terrein: Autospeedway en kartbaan (A), Ministock car racing (B), Motorcrossterrein (C), Parkeren bij evenementen(D)¹⁰, Rennerskwartier (E), Parkeerplaats trainingen (F)

Vergelijkbare circuits in de omgeving

In tabel 2.1 wordt een overzicht geboden van racecircuits in de omgeving en de daar uitgevoerde activiteiten. Binnen een straal van 100 km liggen er circuits bij Veldhoven, Valkenswaard en Berghem. Circuit De Peel is de enige baan in de regio die ook ruimte biedt aan Stockcar wedstrijden¹¹. Alle banen hebben een regionale functie.

⁸ brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

⁹ website gemeente Venray maart 2006

¹⁰ De op de foto zichtbare sporen op het huidige parkeerterrein bij evenementen, zijn restanten van het vroegere gebruik als autocrossterrein. Dit gedeelte is in de huidige situatie niet meer als zodanig in gebruik.

¹¹ Het circuit in Lelystad biedt vergelijkbare mogelijkheden.

Tabel 2.1. Racecircuit in Zuidoost Nederland (situatie 2007)

Racecircuit	Autospeedway (stockcar)	Rallycross ¹	Motorcross	Ministockcar	Karten
De Peel (Venray)	X		X	X	X
De Lansard (Veldhoven)			X		X
Eurocircuit (Valkenswaard)		X	X		
Kartcircuit (Berghem)			X		X
Wolfsbosch (Gemert)			X		

¹Rallycross (stockcarraces op niet verharde baan)

Verankering

Eind jaren tachtig heeft het Gewest Noord-Limburg geprobeerd het circuit een regionale bestemming te geven. De gemeente Venray heeft daar niet mee kunnen instemmen. Onder meer omdat het ministerie van Defensie daar bezwaar tegen maakt in verband met de mogelijk toekomstige functie van vliegveld De Peel.

In 1995 besluit het bestuur van de gemeente Venray om een langjarig huur- en gebruikscontract met MSS op te stellen, steeds voor een periode van vijf jaar. De jaarlijkse huurprijs bedraagt fl 6.775,--¹².

Maatschappelijke behoefte aan een racecircuit

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

Het nieuwe circuit zal ook intensief voor diverse maatschappelijke functies worden gebruikt zoals oefenruimte voor nooddiensten (brandweer en hulpverlening) en gehandicapten, het uittesten van motorvoertuigen, bedrijfsuitstapjes en dergelijke. Activiteiten die op dit moment niet kunnen worden uitgeoefend omdat het circuit maar beperkt kan worden gebruikt, maximaal acht uur per week.

Uit het bovenstaande blijkt dat er een grote maatschappelijke behoefte bestaat aan de beoogde vormen van lawaaisport. Daarnaast is het maatschappelijk gewenst om deze vormen van sport op één locatie te concentreren, waardoor de totale overlast op de omgeving beperkt kan worden. Te meer daar op deze manier de overlast door wildcrossers in de verschillende bosgebieden kan worden teruggedrongen.

2.2 Planologische gang van zaken

Voor de huidige inrichting van Circuit De Peel is geen vergunning in het kader van de Wet milieubeheer afgegeven. Ook is er geen goedgekeurd bestemmingsplan waarin de ligging wettelijk verankerd is. In 1980 is een poging gedaan om via een integrale herziening van het bestemmingsplan Buitengebied ook de ligging van het racecircuit te

¹² B&W adviesformulier en Besluitenlijst Gemeente Venray 07-03-1995

legaliseren. Aan dit onderdeel is echter door Gedeputeerde Staten van provincie Limburg goedkeuring onthouden (1983). In 2005 is opnieuw door de provincie Limburg¹³ goedkeuring onthouden aan de herbestemming van het circuit (procedure goedkeuring bestemmingsplan buitengebied 2005). Gedeputeerde Staten willen eerst een onderzoek laten uitvoeren naar de meest geschikt locatie voor het circuit.

Handhaving en gedoogbesluit

De inspecteur van het ministerie van VROM verzoekt in 2001 de provincie en de gemeente om handhavend op te treden. Het gebruik van Circuit De Peel is, aldus VROM, strijdig met de milieuwetgeving, de Woningwet en de voorschriften van Ruimtelijke Ordening. De inspecteur wijst er onder andere op dat het terrein is gelegen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het ontwikkelen van de EHS is een beleidslijn uit het Natuurbeleidsplan van 1990, die later in 1993 in het Structuurschema Groene Ruimte is uitgewerkt en in november 2005 definitief door de provincie is begrensd.

Als reactie op het ministeriële verzoek stelt de provincie Limburg op 18 december 2001 een handhavingsbesluit op . De essentie van dit besluit is dat er aan MSS een dwangsom worden opgelegd als het circuit na 31-12-2002 nog langer dan 8 uur per week is opengesteld.

Op 8 mei 2002 neemt Gemeente Venray het besluit om circuit De Peel te gedogen voor in elk geval het jaar 2002¹⁴. De belangrijkste voorwaarden in deze beschikking zijn:

- Gebruik van het terrein buiten het circuit uitsluitend voor parkeren van bezoekers. Dit houdt onder meer in dat de verharding voor het rennerskwartier voor karten en autospeedway moet worden verwijderd;
- De verplichting tot het tijdig aanvragen van evenementenvergunningen;
- Openstelling tot maximaal acht uur per week, er wordt een uitzondering gemaakt voor drie weekeinden per kalenderjaar.
- Geen gebruik van het circuit in de avonduren;
- Het nemen van maatregelen om geluidsbelasting op de omgeving te verminderen;

Nadien is in juni 2006 een vaststellingsovereenkomst afgesloten waarin wordt afgesproken dat het circuit gedurende een overgangperiode tot maximaal 01.01.2009 voor maximaal 8 uren per week mag worden gebruikt. Deze uren zijn all-in (wedstrijden en training). Hierop wordt nauwlettend toegezien zowel door gemeente, provincie als de inspectie. Jaarlijks wordt een evenementenschema opgesteld dat wordt voorgelegd en besproken met buurtvereniging "Vrij uit". Verder wordt iedere maand door MSS een gebruiksschema opgesteld waarin de exacte gebruikstijden staan vermeld. Dit overzicht wordt onder meer naar de provincie gestuurd.

¹³ Goedkeuringsbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg, 13 december 2005
(www.venray.nl)

¹⁴ brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

Zoektocht naar alternatieven

De opstelling van VROM vormt de katalysator achter een intensief vervolgtraject, waarin naarstig wordt gezocht naar alternatieven voor het Circuit De Peel. In 2003 wordt in overleg met MSS De Peel door de betrokken autoriteiten vastgelegd dat het circuit op de huidige locatie onder de hiervoor genoemde voorwaarden gedoogd zal worden tot 1 januari 2006. Voor die tijd moeten de alternatieven in beeld worden gebracht met als voorwaarde dat deze niet binnen de Ecologische Hoofdstructuur mogen liggen.

In 2003 is een provinciaal onderzoek uitgevoerd naar geschikte locaties voor lawaaisporten in Noord en Midden-Limburg. Onder meer is hierbij gebruik gemaakt van een locatievergelijking voor motorcross uitgevoerd in 1995 (Grontmij). De drie best scorende locaties zijn gelegen in Venray, Horst a/d Maas en Venlo. Hieronder worden deze afzonderlijk toegelicht:

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

Vervolgens heeft de gemeente Venray zelf een locatieonderzoek laten uitvoeren waarin het totale buitengebied is onderzocht op geschikte locaties (Royal Haskoning, Alternatievenonderzoek Circuit de Peel, 2006). De resultaten van dit onderzoek worden hierna in het volgende hoofdstuk gepresenteerd (zie 3).

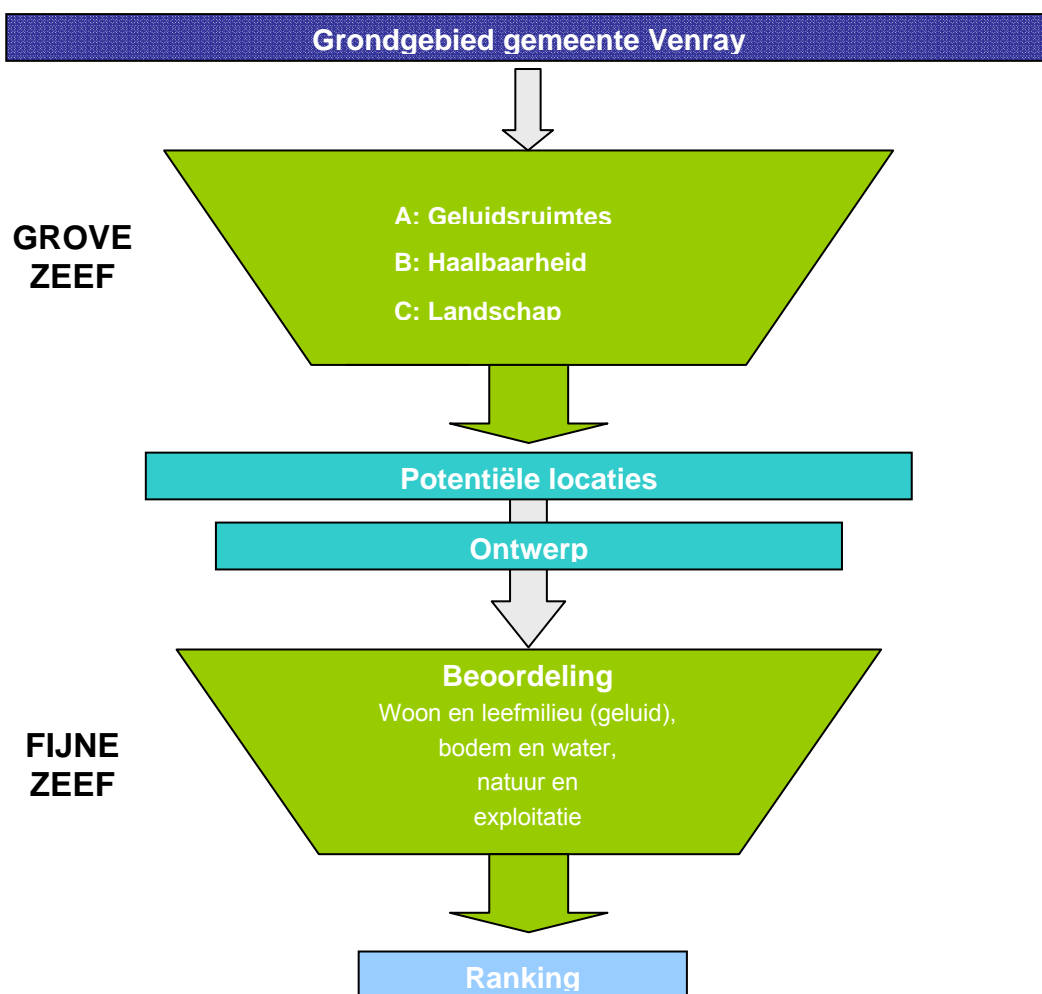
3 LOCATIEKEUZE

In 2006 is een onderzoek uitgevoerd waarin na een grove ruimtelijke selectie op basis van uitsluitende criteria drie geschikte locaties voor de realisatie van Circuit de Peel zijn aangewezen. Hierbij is uitgegaan van dezelfde activiteiten als in dit MER (zie hoofdstuk 5). Op hoofdlijnen betekent dit:

- Er wordt ruimte geboden voor wedstrijden van verschillende autotypen (autospeedway, stockcar), karts, crossmotoren en ministockcars;
- Ook wordt ruimte geboden voor trainingen van nooddiensten, incentive dagen en activiteiten voor gehandicapten, evenals overige nevenactiviteiten zoals het sleutelen aan voertuigen en beperkte horeca-activiteiten;
- Er wordt gedurende alle dagen van de week gebruik gemaakt van het circuit;
- Ter afscherming van de geluidemissie is rekening gehouden met een geluidwal van tien meter.

In onderstaande figuur is het selectieproces uit het alternatievenonderzoek schematisch weergegeven (figuur 3.1). De geselecteerde locaties zijn: Bakelsedijk Zuid, Metaalweg en Beemdweg (zie figuur 3.2). De gemeenteraad van Venray heeft de Bakelsedijk Zuid op basis van dit onderzoek als voorkeurslocatie aangewezen.

Figuur 3.1 Methodiek grove en fijne zeef



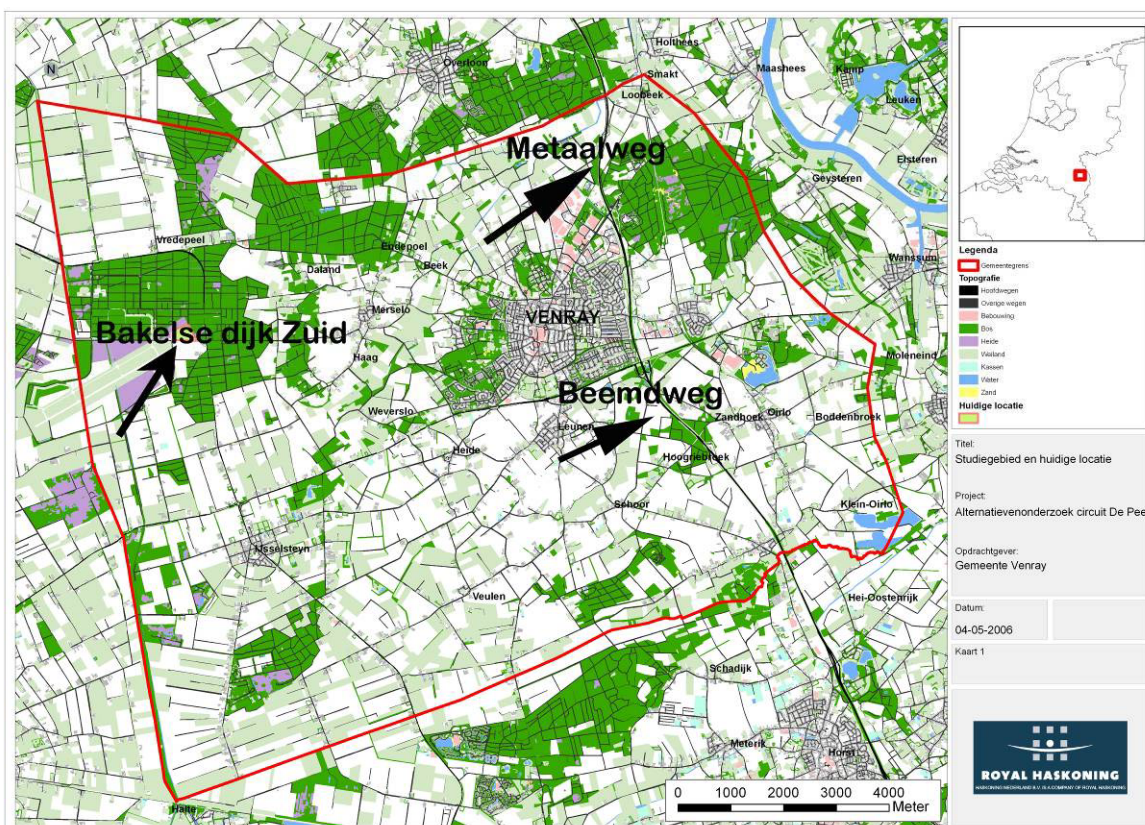
Hierna wordt deze keuze toegelicht aan de hand van de gevolgen voor het woon- en leefmilieu, bodem, water en natuur (zie 3.1 t/m 3.4). Tevens is gekeken naar de verwachte ontwikkelingskosten (zie 3.5).

De verwachte effecten worden per locatie kort toegelicht en beoordeeld. Het betreft een kwalitatieve waardering die is uitgewerkt in plussen en minnen (van - - zeer negatief tot ++ zeer positief).

De uitgevoerde locatiestudie (Royal Haskoning 2006) vormt de belangrijkste informatiebron van de hierna beschreven effecten. Naar aanleiding van de richtlijnen voor dit MER zijn hier de volgende gegevens aan toegevoegd:

- Informatie over bodem en water;
- Informatie over de ecologische kwaliteit van de locaties zelf;
- Waar in dit MER wordt afgeweken van de beoordeling in de uitgevoerde locatiestudie is dit als zodanig aangegeven.

Figuur 3.2. Ligging locatiealternatieven



3.1 Woon en leefmilieu

Geluidgevoelige objecten

Wettelijk gezien mogen er binnen de 50dB(A) contour geen geluidgevoelige objecten liggen¹⁵. Echter ook buiten deze contour is geluid hoorbaar en kan als hinderlijk worden

¹⁵ 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.

ervaren. Dit geldt vooral voor tonale geluidbronnen waaronder ook de autosport valt. Daarom is in de locatiekeuze rekening gehouden met een 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). Overigen 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.

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 3.1. 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 Peel¹⁶. 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 (mondelijke informatie van het Groeps Informatie Centrum Luchtmachtbasis De Peel, 11 april 2007).

¹⁶ 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.

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

Tabel 3.2. De beoordeling van de zoeklocaties gelet op de bundeling van geluid

Woon en leefmilieu	Bakelsedijk Zuid	Metaalweg	Beemdweg
Bundeling van geluid	+ (vliegveld)	+ (bedrijfsterrein, A73)	0/+ (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 geluidgezonde inrichting waarvan de contouren ruim over het circuit heen vallen (zowel een zone industrielaawaai¹⁷ als Ke-contouren voor vliegverkeer). Het vliegverkeer (laagvliegoefeningen) is hier de meest dominante geluidbron. Om deze reden is de bundeling van geluidbronnen in de locatiestudie als extra positief bestempeld. Overigen 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 vervalft. 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 3.3. De beoordeling van de zoeklocaties gelet op de aanwezigheid van stiltegebieden

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

3.2 Bodem en water

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.

¹⁷ De geluidzone industrielaawaai is berekend op het uittesten van F16 motoren. Dit vindt momenteel niet meer plaats.

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 (GHG¹⁸ 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 Bakersedijk Zuid ligt een watergang op de grens met het defensie terrein, maar deze voert alleen water in natte periodes. Permanent oppervlaktewater komt niet voor.

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.

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 watergang¹⁹. Deze mondt uit in de Loobeek waar de ontwikkeling van natte natuur centraal staat.

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 Bakersedijk Zuid.

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

Tabel 3.4. De beoordeling van de zoeklocaties gelet op bodem en water

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

¹⁸ GHG = gemiddeld hoogste grondwaterstand; GLG = gemiddeld laagste grondwaterstand

¹⁹ Tevens het uitstroompunt van de RWZI van Venray.

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.

3.3 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 (zie hoofdstuk 5). 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.

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 aangetroffen²⁰.

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

²⁰ 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 (graspieper, veldleeuwerik) aangetroffen. Deze informatie is overigens niet meegenomen in de locatiestudie, uitgevoerd door Royal Haskoning in 2006.

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 (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 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 soort²¹.

Effecten

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 geluidafschermdende 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.

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);

²¹ In 2007 is in het plangebied uitgebreid gezocht naar sporen van dassen. Deze zijn niet gevonden (Groenplanning 2007).

- 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 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

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.

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 naaldboutbeplantingen 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

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 3.5 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 3.5. 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	-	-

3.4 Evaluatie milieueffecten

In tabel 3.6 is de beoordeling van de hiervoor beschreven effecten samengevat.

Tabel 3.6. 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.

3.5 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 (zie ook bijlage locatieafweging).

3.5.1 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 dit 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 (zie hoofdstuk 5). 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, groundbewerking, 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 3.7. 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 3.8 worden de investeringskosten in beeld gebracht. Nadrukkelijk wordt gesteld dat het een indicatieve raming betreft op basis van een schetsontwerp.

Tabel 3.8. Investeringsoverzicht voor de in beschouwing genomen locatiealternatieven. (Bedragen in Euro en afgerond op duizendtallen. De bedragen voor de locatie Bakelse dijk 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 ²²	-	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>

²² 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.

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 geluidswerende 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.

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.

4 BELEIDSASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het beleid dat relevant is voor de ontwikkeling van het racecircuit (4.1). Daarna wordt ingegaan op de al genomen en nog te nemen besluiten alvorens het circuit kan worden gerealiseerd (4.2 en 4.3).

4.1 Relevante beleidsmatige besluiten en wet- en regelgeving

De milieueffecten worden in dit MER onder meer vergeleken en beoordeeld op basis van beleid en wet- en regelgeving. Tabel 4.1 geeft aan welk beleid en welke wetten een rol zullen spelen in het beoordelingskader. Per milieuthema is een onderverdeling gemaakt naar nationaal, provinciaal en lokaal beleid.

De opsomming in dit overzicht is niet limitatief, maar geeft de belangrijkste besluiten en wet- en regelgeving weer. De consequentie van het beleid en/of wet- en regelgeving voor Circuit de Peel komt aan bod bij de milieuaspecten als natuur en verkeer en vervoer. In bijlage 1 is meer algemene informatie opgenomen over het in tabel 4.1 opgenomen beleid.

Tabel 4.1. Overzicht vigerend beleid

Thema	Niveau	Beleid
Ecologie en natuurwaarden	Europees en nationaal	Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw (Nota Natuur voor mensen, mensen voor natuur), 2000
		Structuurschema Groene Ruimte 2, 2002
		Natuurbeschermingswet, oktober 2005
		Flora- en Faunawet, 2002
		Vogel- en Habitatrichtlijn, diverse besluiten
	Provinciaal	Provinciaal Omgevingsplan Limburg, 2006
		POL herziening op hoofdlijnen (EHS, 2005)
	Gemeentelijk	Ontwikkelingsperspectief Venray 2015, 2006
		Bestemmingsplan buitengebied gemeente Venray, 2005
Bosbeheerplan 2004 - 2007		
Landschap, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie	Europees	Verdrag van Malta, 1998
	Nationaal	Nota Belvedere, 1999
		Monumentenwet, 1988
	Provinciaal	Provinciaal Omgevingsplan Limburg, 2006
	Gemeentelijk	Ontwikkelingsperspectief Venray 2015, 2006
		Bestemmingsplan Buitengebied, 2005
Luchtkwaliteit	Nationaal	Nationaal Milieubeleidsplan 4, 2001
		Besluit luchtkwaliteit, 2005
		Wet milieubeheer
	Provinciaal	Geen
	Gemeentelijk	Geen
	Geluid	Europees en Nationaal
Handreiking industrielawaai en vergunningverlening, 1998		
Europese Richtlijn Omgevingslawaai		
Wet milieubeheer		
Wet geluidhinder		

Thema	Niveau	Beleid
	Provinciaal	o.a. Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006
	Gemeentelijk	Bestemmingsplan buitengebied, 2005
Externe Veiligheid	Nationaal	Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, 2004
		Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 1995-1996
		Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, 2004
		Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, voorstel tot wet, 2006
	Provinciaal	Geen
	Gemeentelijk	Geen
Verkeer en vervoer	Nationaal	Nota mobiliteit, 2006
	Provinciaal	Provinciaal Verkeer en Vervoersplan 2 (PVVP-2)
	Gemeentelijk	Categoriseringsplan 1999
Geur		Wet geurhinder en veehouderij, 2007
Ruimtelijke ontwikkeling	Nationaal	Nota Ruimte, 2005
		Wet op de Ruimtelijke Ordening, 1965
	Provinciaal	Provinciaal Omgevingsplan Limburg, 2006
		Reconstructieplan Noord- en Midden Limburg
	Gemeentelijk	Ontwikkelingsperspectief Venray 2015, 2006
	Bestemmingsplan Buitengebied, 2005	
Water	Europees	Kaderrichtlijn Water
	Nationaal	Watertoets, Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, 2001
	Provinciaal	Provinciaal Omgevingsplan Limburg, 2006

4.2 Reeds genomen besluiten

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

- Besluit van de raad van de gemeente Venray (13 juni 2006) tot het mogelijk maken van een circuit binnen de gemeentegrenzen, en wel aan de Bakelsedijk. Het betreft dan zowel variant I als II uit het Alternatievenonderzoek (Haskoning 2006). Variant I, de huidige locatie is in een later stadium komen te vervallen omdat deze plek onderdeel uitmaakt van het EHS gebied;
- Het college van de gemeente Venray heeft daaropvolgend een schriftelijke overeenkomst met de verschillende partijen gesloten waarin de realisatie van het circuit is vastgelegd. De vier betrokken partijen zijn: de gemeente Venray, de provincie Limburg, de beheerder van het circuit (stichting MSS) en de circuiteigenaar (Maessen bedrijven BV);
- In juli 2006 heeft het college van de gemeente Venray ten slotte het Voorontwerp bestemmingsplan vrijgegeven voor inspraak en overleg. Deze procedure is inmiddels afgerond.

4.3 Relevante nog te nemen besluiten

In het kader van de m.e.r. moet de gemeenteraad zich uitspreken over de kwaliteit van het MER. De raad moet dit rapport aanvaarden en vrijgeven voor inspraak (zie ook hoofdstuk 1).

Verder moet in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) een besluit worden genomen over de inrichting van het racecircuit. Hiervoor moet het Ontwerp bestemmingsplan worden opgesteld dat door de gemeenteraad moet worden goedgekeurd. In hoofdstuk 1 wordt de samenhang tussen beide procedures (m.e.r. – bestemmingsplan) beschreven.

Daarna moet voor de inrichting nog een milieuvergunning worden aangevraagd in het kader van de Wet milieubeheer (Wm). Deze aanvraag moet door de provincie Limburg worden goedgekeurd en verleend.

Voor de aanleg van het circuit moet ook nog de volgende vergunning en ontheffing worden aangevraagd:

- Bouwvergunning (gemeente Venray)
- Ontheffing flora en faunawet (ministerie van LNV).

5 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

De voorgenomen activiteit wordt vanuit meerdere invalshoeken beschreven (zie 5.1).

Eerst wordt ingegaan op de activiteiten na ingebruikname van het circuit zoals de verschillende vormen van lawaaisport, het verschil tussen trainingdagen (het hele jaar door) en wedstrijddagen, aantal gebruikers en bezoekers.

Vervolgens wordt de ruimtelijke inrichting van het circuit beschreven zoals de ligging van de verschillende racebanen, de geplande bouwwerken, de ontsluiting van het circuit, parkeervoorzieningen, de benodigde grondbewerking, de hemelwaterafvoer e.d.

Tenslotte wordt de betekenis van het voornemen voor de verschillende onderdelen van het milieu (bodem, water etc.) toegelicht.

In dit MER wordt met de beschrijving van de voorgenomen activiteit tevens invulling gegeven aan het basisalternatief. In 5.2 wordt ingegaan op de in beschouwing genomen alternatieven en de betekenis daarvan.

In paragraaf 5.3 wordt een toelichting gegeven op de wijze van effectbeschrijving en –beoordeling. Onder meer wordt hier per milieuaspect de beoordelingscriteria beschreven die in de hoofdstukken hierna zijn gebruikt voor de beschrijving van het nulalternatief (huidige situatie + autonome ontwikkeling) en de effecten van de overige in beschouwing genomen alternatieven (basisalternatief en meest milieuvriendelijk alternatief)

5.1 Voorgenomen activiteit (ofwel basisalternatief, BA)

De voorgenomen activiteit wordt vanuit drie invalshoeken beschreven. Hieronder wordt eerst ingegaan op het gebruik van het circuit. Daarna wordt de ruimtelijke inrichting beschreven en tenslotte wordt ingezoomd op inrichtingsmaatregelen die samenhangen met de verschillende milieuaspecten.

5.1.1 Het gebruik van het racecircuit

Gelet op het gebruik worden de volgende activiteiten voorzien:

- Autoraces: speedway, stockcars e.d.
- Karten;
- Motorcross;
- Ministockcar racen;
- Trainingen nooddiensten;
- Incentive dagen (activiteiten voor bedrijven);
- Verkeersopleidingen
- Testen van motorvoertuigen
- Activiteiten voor gehandicapten.

In tabel 5.1 staan deze activiteiten nader uitgewerkt.

Bovenstaande activiteiten vinden gedurende het gehele jaar plaats. De wedstrijden zijn van verschillend karakter: lokaal, (boven)regionaal, nationaal en internationaal en vinden hoofdzakelijk plaats in de periode maart - november.

In afwijking van de (wegens de gedoogsituatie ingeperkte) gebruiksmogelijkheden op het huidige circuit is voor het voornemen kenmerkend dat:

- Voor autoraces ook gebruik wordt gemaakt van een grote ovale baan al dan niet gecombineerd met het kleinere stockcircuit;
- Het aantal uren dat het circuit wordt gebruikt forst toeneemt;
- Het aantal gebruiksvormen (races, wedstrijden, incentive, testen van auto's e.d.) stijgt.

Tabel 5.1. Beschrijving gebruik racecircuit de Peel

Activiteiten	Trainen (za = zaterdag zo = zondag)	Wedstrijden				
		Aantal wedstrijden per jaar	Aantal dagen	Tijdstip wedstrijden	Gebruiks- periode	Opper- vlakte
Karten	za: 10.00–18.00 zon: 10.00-18.00	4	4	za / zon 09.00-18.00	Dag	3.9 ha
Autoraces	4x per jaar za: 10.00 – 18.00	10	11	za / zon 09.00-18.00	Dag	Idem karten
Crossmotoren	za: 10.00-18.00	1	1	za / zon 09.00-18.00	Dag	4 ha
Ministockcar	woe: 17.00-19.00 zon: 10.00-18.00	8	8	za / zon 09.00-18.00	Dag	0,2 ha
Nevenactiviteiten						
Trainingen nooddiensten: maximaal 20 dagen per jaar vinden trainingen van nooddiensten plaats (door de week overdag van 9.00 tot maximaal 18.00 uur). Het gaat per keer om maximaal 50 personen met ongeveer 5 voertuigen. Incentive dagen: maximaal 2 keer per maand gedurende het hele jaar, activiteiten voor bedrijven (door de week overdag van 9.00 tot maximaal 18.00 uur). Verkeersopleidingen: het hele jaar van 09.00 tot 18.00. Testen van nieuwe motorvoertuigen: het hele jaar van 09.00 tot 18.00 Gehandicapt: activiteiten voor gehandicapten						
Overige nevenactiviteiten: Sleutelen aan voertuigen, (bij) vullen van olie- en brandstoftanks van voertuigen, opslag van materialen en olie, beperkte circuit gerelateerde horeca- en idem detailhandelactiviteiten, cultuur- en civieltechnische activiteiten tijdens de bouw, aanleg, uitbreiding of wijziging van de circuits, gebouwen, tribunes, geluidwallen en andere bouwsels.						

Aantal bezoekers

In totaal zijn er per jaar 24 wedstrijddagen voor de verschillende racevormen. Tabel 5.2 geeft een overzicht van het aantal bezoekers tijdens deze dagen. Het circuit biedt maximaal ruimte voor 10.000 bezoekers. Tijdens trainingdagen zijn er gemiddeld 50 personen op het circuit.

Tabel 5.2 Bezoekers en benodigde parkeerruimte bij evenementen

Activiteit	Aantallen bezoekers per wedstrijd	Benodigde parkeerruimte
Karten	Maximaal 1.000	Maximaal 1,25 ha
Autoraces	1.000-10.000	Maximaal 12,5 ha
Crossmotoren	200-500	Maximaal 1 ha
Ministockcar racen	20 tot 100	Maximaal 0,5 ha

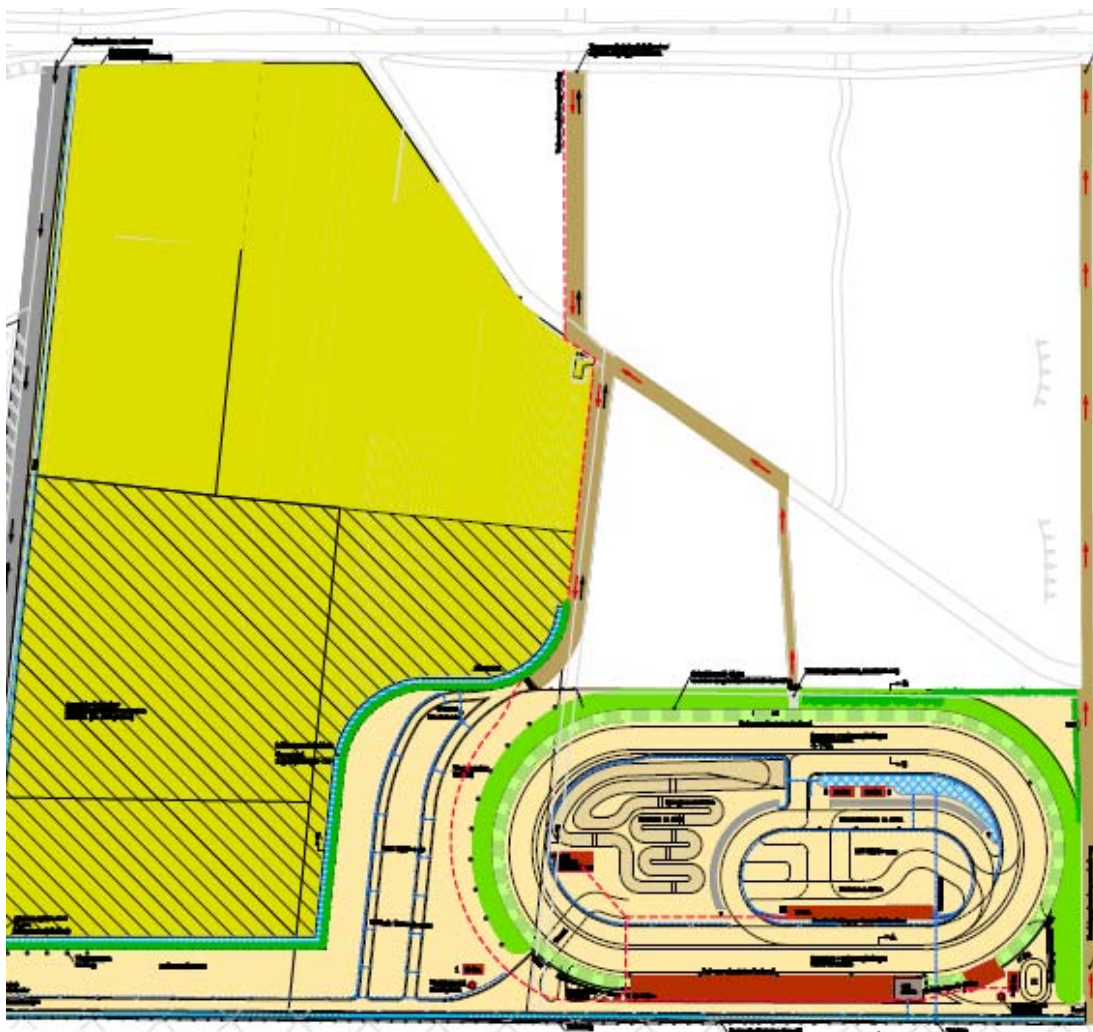
Evenementen

In de wedstrijdkalender zijn drie weekenden opgenomen waarin sprake is van een meerdaags evenement. Tijdens deze weekenden wordt rekening gehouden met 10.000 bezoekers en circa 300 deelnemende voertuigen (maximaal). De deelnemende teams overnachten op het circuitterrein in eigen trailers. De bezoekers overnachten merendeels in de omliggende hotels of maken gebruik van de campings in de omgeving. Er wordt niet voorzien in een verblijfaccommodatie.

5.1.2 De ruimtelijke inrichting van het racecircuit.

De inrichting van het circuit is weergegeven in figuur 5.1. In onderstaande beschrijving is onderscheid gemaakt in bouwwerken, de ligging van de verschillende banen, de ontsluiting en de parkeervoorzieningen voor deelnemers en bezoekers. Het hart van het circuit wordt gevormd door een ovale arena die voor driekwart is afgeschermd met een hoge aarden geluidwal van 10 m. Een deel van deze wal is tevens voor het publiek toegankelijk (staanplaatsen). Aan de oostzijde waar de wal is onderbroken, staat een zittribune van 12 m hoog.

Figuur 5.1. De inrichting van het racecircuit (zie ook kaart bijlage 8 voor legenda en details)



Bouwwerken

In het plangebied komen meerdere bouwwerken te staan (zie tabel 5.2). Hiervan zorgen de tribunes voor het grootste ruimtebeslag: 20m breed, 120m lang en 12m hoog. De maten van de verschillende bouwwerken zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Alle bouwwerken liggen achter de geluidwal en zijn van buitenaf niet zichtbaar.

Op het terrein zijn drie lichtmasten aanwezig. Deze masten worden in de avonduren gedurende het begin van het seizoen en aan het eind van het seizoen gebruikt. De speakers op het terrein worden gebruikt bij kart- en motorcrosswedstrijden en autospeedway activiteiten.

Tabel 5.2. Bouwwerken en verhard oppervlak

Bouwwerken op het terrein	Oppervlakte (ha)	Hoogte (m)
- Hoofdtribune	- 0,3	- 12
- Tribune	- 0,07	- n.v.t.
- Kantine	- 0,03	- 10
- Snackkraampjes	- 0,04	- 3
- Sleutelwerkplaats	- 0,1	- 5
- Verenigingsgebouw (3x)	- 0,03	- 3
- Lichtmasten	- n.v.t.	- 8
Overig ruimtegebruik		
- Parkeerruimte (grasland)	- 8	n.v.t.
- Rennerskwartier, toegang, parkeren (paddock)	- 4	n.v.t.
- Circuit stockcar/kartbaan	- 1,1	n.v.t.
- Grote ovale ringbaan	- 1,5	n.v.t.
- Ministockcar	- 0,04	n.v.t.

De ligging van de verschillende banen

Alle banen liggen binnen de beoogde geluidwal (zie figuur 5.1)..

- Aan de buitenkant van het binnenterrein ligt een geasfalteerde ringbaan van 836m lang (halve mijl) en 15 m breed ('grote oval'). Dit circuit wordt op meerdere momenten gebruikt, onder meer voor autoraces, het testen van auto's en tijdens incentive dagen.
- Binnen deze ringbaan ligt
 - o een kleinere ovale baan ('kleine oval') in het zuidelijk deel van het binnenterrein. Deze is 412 m lang en 12 m breed. De baan is eveneens voor autoraces.
 - o een deels hiermee samenvallend bochtiger circuit voor karts (790 m lang en ook 12 m breed).
 - o en een zandcircuit voor crossmotoren Dit is een zandbaan met meerdere hellingen. Op het hoogste punt ligt de crossbaan 3 meter boven maaiveld. Dit circuit heeft een lengte van ongeveer 670 meter en is ongeveer 8 meter breed. Voor de aanleg ervan wordt geen zand aangevoerd. De benodigde grond voor het motorcrosscircuit komt vrij bij de andere grondwerkzaamheden op het circuit.

Het ministockcar circuit is een kleine geasfalteerde ovaalvormige ring met een lengte en breedte van respectievelijk 63 en 4m. Deze ligt in de zuidwesthoek van het binnenterrein.

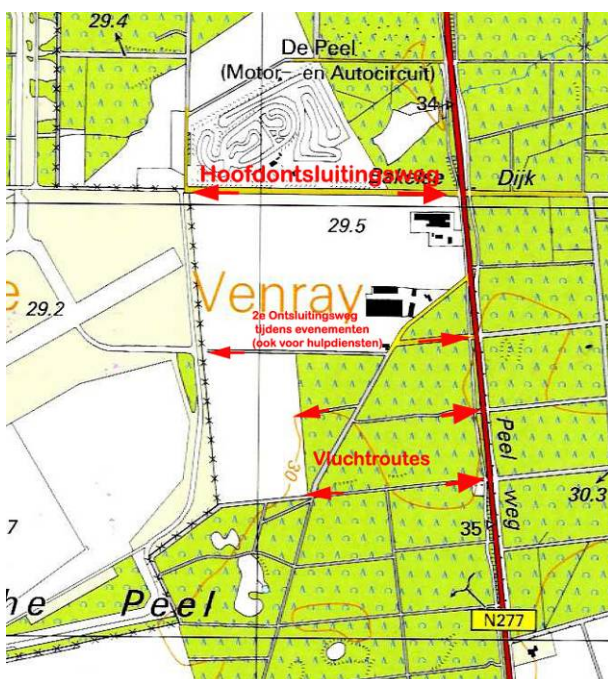
De ontsluiting

Verkeer van en naar het circuit maakt gebruik van de Peelweg (N277). Deze provinciale weg loopt van de A50 in het noorden bij Ravenstein naar de N273 in het zuiden bij Kessel. 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:

Figuur 5.2. De ontsluiting van het racecircuit



- 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.

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

Parkeervoorzieningen

Op het circuitterrein liggen twee parkeerplaatsen (zie figuur 5.1). De paddock wordt dagelijks gebruikt tijdens de trainingsuren en door het personeel. Het nabij gelegen grasland wordt alleen op grote wedstrijddagen en tijdens evenementen gebruikt en is vooral bedoeld als parkeerruimte voor de bezoekers.

Het grasland wordt enkele keren per jaar gemaaid en beheerd als landbouwgrond. De paddock wordt geasfalteerd en uitgerust met een opvangsysteem voor regenwater. Dit

laatste is noodzakelijk omdat deze ruimte ook wordt gebruikt voor het prepareren van de auto's in de aanloop naar een wedstrijd.

5.1.3 Milieuaspecten

Hierna worden de maatregelen beschreven die voor de verschillende milieuaspecten van betekenis zijn.

Verkeer en vervoer

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

Verkeer van en naar het circuit maakt gebruik van de Peelweg (N277). Deze provinciale weg is aangewezen als regionale verbindingsweg. De intensiteiten op dit wegvak zijn stabiel en liggen rond de 6.000 mvt/etm. Dit geldt tevens voor de intensiteit van de Deurnseweg (N270) (12.000 mvt/etm). Zie ook figuur 5.2.

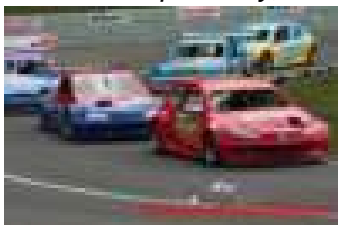
Woon en leefmilieu

Achtereenvolgend wordt ingegaan op de verschillende deelaspecten van het woon en leefmilieu: geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, geur en verlichting.

Geluid

Geluid is een belangrijk aandachtspunt in dit MER. De geluidsemisatie verschilt per type voertuig en is in tabel 5.3 aangegeven. De bronsterkte van de verschillende voertuigen is via meetwaarden vastgesteld (zie bijlage 2).

Autoraces: speedway, stockcars



Per wedstrijd is uitgegaan van 25 auto's. De vereiste bronsterkte wordt bereikt door toepassing van geluiddempers. Dit geldt zowel voor stockcars als ook voor de overige klassen gedurende de wedstrijddag namelijk de Hotrods en de stockcars formule 2. Autoraces spelen

zich af op de kleine (bronsterkte 177 dB(A)) en de grote oval (bronsterkte 120 dB(A)). Het bronvermogen is dan 120 dB(A).

Crossmotoren wedstrijd



Voor de crossmotoren is uitgegaan van een bronsterkte van 118 dB(A). Deze sterkte wordt conform voorschriften bereikt na toepassing van geluiddempers. Tijdens wedstrijden zijn gedurende zes uur veertig motoren in de baan. Tijdens trainingen gaat het om twintig motoren.

Karts



De geluidemissie van karts is tijdens trainingen en wedstrijddagen gelijkwaardig. Tijdens trainingdagen zijn twintig karts gedurende 6 uur op de baan met een bronsterkte van 110 dB(A). De bronsterkte van 110 dB(A) wordt conform voorschriften bereikt na toepassing van een uitlaatgeluiddemper.

Ministockcar

Ministockcars worden radiografisch bestuurd. Tijdens trainingen zijn gelijktijdig maximaal tien van deze voertuigen op de baan, gedurende 3 uur per dag met een bronsterkte van 106 dB(A). Tijdens wedstrijden zijn geen 10 maar 6 auto's in de baan, de effectieve rijtijd is dan 50%. Om deze redenen is de geluidemissie tijdens wedstrijddagen geringer dan tijdens normale (trainings-)omstandigheden.

Productieauto's en ambulancetraining

Maximaal zijn 6 auto's in de baan gedurende 6 uur per dag, de gehanteerde bronsterkte is 120 dB(A) per auto. Hierbij is geen rekening gehouden met de voordelen van geluiddempers.

Tabel 5.3. Uitgangspunten geluidemissie

Activiteit	Beschrijving	Geluidemissie (Lwr/bronvermogen)
Autoraces	Training: 25 voertuigen gedurende 4x0,5 uur Wedstrijd: 25 voertuigen gedurende 2x2,5 uur	120 en 117 dB (A)
Crossmotoren	Training: 20 motoren gedurende 8 uur. Wedstrijden: 40 motoren gedurende 4 uur	118 dB(A)
Karten	Training: 20 karts gedurende 6 uur Wedstrijd: 40 karts gedurende 3 uur	110 dB(A)
Ministockcar racen	Training: 10 ministockcars gedurende 3 uur Wedstrijd: 6 ministockcars gedurende 3 uur	106 dB(A)
Testen motorvoertuigen en ambulancetraining	Training: maximaal 6 auto's gedurende 6 uur	120 dB(A)

Gelet op de geluidproductie is het racecircuit gekwalificeerd als een categorie 2.4 inrichting op basis van het Inrichtingen- en Vergunningenbesluit milieubeheer (het IVB). Het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer wijst categorieën inrichtingen aan waarvoor een vergunning op grond van de Wet milieubeheer is vereist en specificeert de wijze waarop een dergelijke vergunningaanvraag moet geschieden. Categorie 2.4

houdt in dat in het bestemmingsplan een geluidzoning wordt opgenomen waaraan de milieuvergunning wordt getoetst.

De verspreiding van de geluidemissie wordt tegengegaan doordat het circuit aan drie zijden is omgeven door een tien meter hoge geluidwal en aan de vierde zijde door twaalf meter hoge zittribune. Op de plekken waar openingen zijn tussen de tribune en de geluidwal kunnen tijdens wedstrijden verrijdbare schermen worden geplaatst (5 m hoog, zie figuur 5.2). In dit MER wordt onder meer nagegaan wat het effect van deze afscherming is en hoe dit varieert met de hoogte van de afscherming en/of door toepassing van andere materialen. De ligging van de grondwal is in figuur 5.1 weergegeven.

De verschillen in geluidemissie lopen per raceactiviteit sterk uiteen. Voor het MER is nagegaan bij welke activiteit de geluidemissie het sterkst is. Deze situatie is vervolgens maatgevend voor de uitgevoerde berekeningen inzake de in beschouwing genomen alternatieven en geluidvarianten. Dit betekent dat met de rekenresultaten de slechtst denkbare situatie voor het milieu wordt weergegeven. De vaststelling van de maatgevende geluidemissie is uitgewerkt in bijlage 2. Als maatgevende bronemissie is in het MER een wedstrijddag voor autoraces aangehouden waarbij de wagen gedurende vijf uur zowel gebruik maken van de grote oval als van het kleinere stockcircuit.

Luchtkwaliteit

Wat betreft de luchtkwaliteit zijn de volgende emissiebronnen relevant:

- Motorcross;
- Karting;
- Autospeedway.

In bijlage 3 zijn de overwegingen ten aanzien van de luchtkwaliteit beschreven.

De ministockcarraces worden niet meegenomen, vanwege de zeer marginale toevoeging aan de totale emissievracht van de overige activiteiten.

Voor alle raceactiviteiten is onderscheid gemaakt in trainings- en wedstrijddagen. In tabel 5.4 zijn de berekende emissies per jaar weergegeven.

Tabel 5.4. Emissies

Emissiebron	Situatie	Emissievrachten [kg/jaar]	
		NO _x (als NO ₂)	PM ₁₀
Motorcross	Trainingen	100	1.010 ¹⁾
	Wedstrijden	6	59 ²⁾
Karten	Trainingen	222	16
	Wedstrijden	38	3
Autosport	Trainingen	55	10
	Wedstrijden	152	26

1) De emissievracht bestaat uit 12 kg/jaar als emissie uit de verbrandingsmotor en 998 kg/jaar door rijden op droge baan.

2) De emissievracht bestaat uit 1 kg/jaar als emissie uit de verbrandingsmotor en 58 kg/jaar door rijden op droge baan.

Naast deze raceactiviteiten is voor de luchtkwaliteit ook de verkeersaantrekkende beweging van belang. Gedurende evenementen en grote wedstrijddagen (autospeedway) is rekening gehouden met maximaal 10.000 bezoekers. Dit komt overeen met 4-5.000 voertuigen. Tijdens zo'n dag, weekend is dus sprake van maximaal 10.000 voertuigbewegingen per etmaal. Gedurende trainingen en kleinere wedstrijden ligt dit aantal veel lager (100 – 1000 voertuigbewegingen).

Externe veiligheid

In verband met de mogelijkheid dat vliegveld De Peel in de toekomst weer benut wordt als actieve basis, is in het ontwerp van het circuit rekening gehouden met de voorgeschreven vlieghoogtes. Verder is van belang dat wanneer het vliegveld weer in gebruik wordt genomen ook rekening is gehouden met mogelijke veiligheidsrisico's. Momenteel is echter zo dat in de huidige wetgeving niets geregeld is over externe veiligheid in relatie tot militaire vliegvelden. In bijlage 4 is dit onderwerp meer uitgebreid beschreven.

Binnen het circuit is geen opslag van gevaarlijke stoffen.

Ongelukken

In geval van een ongeluk op het circuit kan door hulpverleners gebruik worden gemaakt van de semi verharde weg die de hoofdingang van het circuit via de oostzijde verbindt met de Peelweg. Deze weg wordt onder normale omstandigheden niet gebruikt. Op grote wedstrijddagen wordt deze weg als toegangsweg gebruikt, echter alleen in de ochtend- en avonduren. Gedurende de dag tijdens de wedstrijden houdt het personeel van het circuit deze weg vrij van normaal verkeer. Het circuit beschikt over een eigen brandweer.

In een calamiteitenplan worden de procedures vastgelegd die gevolgd worden in situaties die gevaarlijk zijn voor de bezoekers en gebruikers van het circuit. Dit plan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeente (brandweer).

Geur

Circuit de Peel veroorzaakt geen geuroverlast. Wel is het van belang om hier te vermelden dat in de directe omgeving van het circuit twee intensieve veehouderijen liggen die beide geur produceren. Ingevolge de Wet geurhinder en veehouderij wordt het circuit op zich niet als geurgevoelig object aangemerkt. Alleen de gebouwen zijn mogelijk nog als geurgevoelig te typeren. De geprojecteerde gebouwen liggen overigens niet binnen de indicatieve geurcontouren (normstelling 14) van de twee nabijgelegen veehouderijen.

Hierbij wordt verder opgemerkt dat beide veehouderijen worden beëindigd en er in de toekomstige situatie helemaal geen sprake meer is van mogelijke geurhinder. Als onderdeel van het voornemen komen de ammoniakrechten van deze bedrijven buiten het plangebied te liggen. Dit is een contractuele verplichting. De feitelijke uitplaatsing heeft nog niet plaatsgevonden maar moet voor de ingebruikname van het circuit geregeld zijn. Onder 'natuur' wordt kort ingegaan op het doel van deze uitplaatsing

Licht

Op het terrein zijn drie lichtmasten aanwezig. Deze masten worden in de avonduren gedurende het begin van het seizoen en aan het eind van het seizoen gebruikt. De lichtmasten steken niet boven de grondwal uit en zijn naar buiten toe afgeschermd, waardoor lichthinder tot een minimum wordt beperkt. Aan dit onderwerp wordt in dit MER verder geen aandacht besteed.

Bodem en water

De geplande geluidwal wordt aangelegd met grond die moet worden aangevoerd. Er wordt dus niet gewerkt met een gesloten grondbalans. Het betreft 80.000 m³ licht verontreinigde grond (kwaliteitsklasse categorie 1) die in en rond Venray bij verschillende werkzaamheden vrijkomt. Het wordt met vrachtwagens aangevoerd.

De grondwerkzaamheden voor de aanleg van het circuit zijn van beperkte omvang. Voor de bouw van de verschillende opstallen moet de funderingsruimte worden vrij gegraven. Verder moet grond worden verplaatst voor het leggen van kabels, leidingen en buizen zoals elektriciteit, gas, wateraanvoer, riolering en de afvoer van regenwater.

Grondwater

Er vindt geen drooglegging of bronnering plaats. Ook niet tijdelijk. In de ruimtes waar met motoren wordt gewerkt liggen vloeistofdichte vloeren om bij eventuele lekkages te voorkomen dat gelekke vloeistoffen met de bodem (grondwater) in aanraking komen.

Indien bij een ongeluk of onder andere omstandigheden grotere hoeveelheden olie of benzine weglekt, wordt dit met een mengsel van absorptiekorrels en cement opgezogen en als afval afgevoerd.

Op twee strategisch gekozen plekken wordt een dieptebron geslagen voor de aanvoer van bluswater.

Hemelwater

Door de aanleg van het circuit en toegangsweg met paddock wordt het verhard oppervlak met circa 7,5 ha uitgebreid. In tabel 5.2 staan de kengetallen van de opstallen en verhardingen die hieraan bijdragen (zie ook bijlage 5).

Van de totale extra verharding is ca. 10% dakoppervlak en ca. 90% wegoppervlak. In de twee maatgevende situaties voor regenval (T=10 jaar en T=100 jaar)²³ komt respectievelijk 1487m³ en 2192m³ hemelwater tot afstroming. Dit water moet binnen het plangebied worden geborgen op plekken waar het kan infiltreren. Bij het vaststellen van deze hoeveelheden is rekening gehouden met de directe afvoer die het waterschap in het landelijke gebied toestaat.

Binnen het circuit is sprake van drie waterstromen: het water afkomstig van schone verhardingen, potentieel verontreinigde verhardingen en afvalwater.

Het hemelwater van schone verhardingen zoals tribunes en gebouwen kan rechtstreeks naar de berging worden geleid. Dit water mag ook vrij afstromen naar onverhard gebied vooral op plekken waar het geen belemmering vormt voor de daar liggende functies.

²³ T = 10 betekent dat rekening wordt gehouden met een bui die eens in de tien jaar kan vallen; T = 100 geldt voor een bui die eens in de 100 jaar kan vallen

De waterafvoer van potentieel verontreinigde verhardingen zoals de paddock en racebanen wordt naar een olie afscheider geleid waarin de eventuele benzine en olieverontreiniging wordt afgevangen. Daarna wordt het via leidingen naar de berging gebracht. In bijlage 5 zijn enkele dwarsdoorsneden opgenomen waarin de technische uitwerking van het hier voorgestelde systeem zijn weergegeven.

Kleinere oppervlaktes waar aan auto's of motoren wordt gesleuteld worden via een een buffer en een olie afscheider aangesloten op de afvalwatervoorziening. Dit geldt ook voor de plekken waar met brandstoffen wordt gewerkt. Deze voorziening zorgt ook voor de afvoer van het huishoudelijke afvalwater (toilettruites, tappunten e.d.).

Het afvalwater wordt via een persleiding afgevoerd naar de rioolwaterzuivering in Venray. De meest nabij gelegen aansluiting ligt op circa 500m afstand van het plangebied, langs de Peelweg. Indien de capaciteit van de daar gelegen leiding onvoldoende groot is, wordt er een buffer aangelegd waarin het afvalwater tijdelijk kan worden geborgen.

Indien bijvoorbeeld bij ongelukken grotere hoeveelheden brandstof vrijkomen worden deze met de daartoe geëigende middelen (absorptiekorrels gemengd met cement) verwijderd. Na gebruik wordt het met brandstof verzadigde mengsel als (chemisch) afval afgevoerd.

In dit MER wordt een variant beschreven voor de hierboven voorgestelde verwerking van het hemelwater. Deze variant houdt in dat een groter deel van het hemelwater, namelijk ook het regenwater afkomstig van de potentieel verontreinigde verhardingen wordt aangesloten op de afvalwatervoorziening (zie 5.2).

Natuur

Gelet op het voornemen zijn de volgende activiteiten van belang voor natuur:

- Na realisatie van het voornemen wordt het oude circuit afgebroken en op een milieuhygiënisch verantwoorde wijze afgevoerd en verwerkt. De daar gelegen voormalige stortplaats wordt gesaneerd. Vervolgens wordt het gebied (7,7 ha) ingericht als onderdeel van de EHS;
- Als onderdeel van het voornemen zijn de ammoniakrechten van de twee nabij gelegen agrarische bedrijven opgekocht. Voor één van de bedrijven, de grootste van de twee, is de ammoniakdepositie binnen het EHS gebied uitgerekend. Het betreft een depositie van ruim 12.000 mol.
- De ontwikkeling van het nieuwe circuit inclusief het parkeren op het landbouwgebied gaat ten koste van een gebied dat als POG is aangewezen, ongeveer 12,5 hectare. De provincie zoekt elders in de regio naar ruimte waar dit verlies gecompenseerd kan worden.

Het grasland wordt als landbouwgrond beheerd en gemiddeld twee weken per jaar gebruikt om auto's te parkeren. De paddock is geheel voorzien van een geasfalteerde verharding en wordt intensief gebruikt als auto-ontsluiting van de arena en als dagelijkse parkeerplaats.

De aarden wal wordt aan de buitenkant beplant met struiken en bomen. Qua assortiment wordt aangesloten op de soorten in de omgeving. Soorten die hiervoor in aanmerking komen, zijn: zomereik, ruwe berk, zachte berk, wilde lijsterbes, sporkehout en rode bosbes.

Landschap, cultuurhistorie, archeologie

Het circuit wordt aan de oost-, noord- en zuidzijde aan het directe blikveld onttrokken door de aarden wal van tien meter hoog met een hellingshoek van vijfenveertig graden. Deze helling wordt aan de buitenkant beplant.

Op de archeologische verwachtingskaart van Nederland is aangegeven dat in het plangebied de archeologische trefkans middel hoog is. Er komen geen bekende archeologische monumenten voor.

Ter aanvulling is een verkennend archeologisch bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 7). Er zijn in het onderzoek geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen aangetroffen. Een vervolgonderzoek wordt daarom niet noodzakelijk geacht (Synthegra 2006).

Recreatie

Het circuit levert een grote bijdrage aan de recreatieve gebruiksmogelijkheden in Venray. Daar staat echter tegenover dat het recreatieve gebruik van de natuurlijke omgeving van het circuit wordt ingeperkt door geluidverstoring. Maatregelen die worden genomen om de geluidemissie te verminderen zullen er ook voor zorgen dat de omgeving van het plangebied aantrekkelijker wordt voor wandelaars en fietsers. In dit MER wordt verder geen aandacht besteed aan de betekenis van het voornemen voor deze vormen van recreatie.

Sociale veiligheid

De parkeerplaatsen worden bewaakt, ook de stalling van fietsen en brommers. Om het circuitterrein staat een hek van 2,5 meter hoog waarmee de paddock en de arena wordt afgesloten. In de inrichting van het circuit vormt veiligheid (toezicht) een belangrijk aandachtspunt. In dit MER wordt verder geen aandacht besteed aan het onderwerp sociale veiligheid.

5.2 Alternatieven en varianten

In dit MER wordt het voornemen zoals hiervoor beschreven verder aangemerkt als het basisalternatief (BA): de voorgestelde inrichting bij de start van dit MER (maart 2007).

Naast het BA worden ook de volgende (wettelijk verplichte) alternatieven meegenomen:

1. Het nulalternatief (huidige situatie plus autonome ontwikkeling);
2. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

Nulalternatief

Om de effecten van het BA en het MMA te kunnen beoordelen is behoefte aan een referentiesituatie. In een MER is het gebruikelijk om hiervoor het nulalternatief te beschrijven.

In feite is het nulalternatief geen reëel alternatief maar een beschrijving van de huidige toestand van het milieu en de gevolgen van autonome ontwikkeling tot 2015 waarbij rekening wordt gehouden met de resultaten van het vigerende beleid zowel ruimtelijk gezien als vanuit milieuopectiek. Wat betreft het milieu wordt rekening gehouden met de uitwerking van Europese en nationale regelgeving op het gebied van water (KRW, Waterbeheer 21^e eeuw), natuur (Vogel en Habitatrichtlijn, Natuurbeschermingswet,

SGR), lucht (kwaliteitsnormen volgens het Besluit luchtkwaliteit) en de autonome groei in het verkeer.

Het nulalternatief wordt in de navolgende hoofdstukken per milieuaspect beschreven. Hierbij wordt eerst ingegaan op de huidige toestand van het milieu en vervolgens op de autonome ontwikkeling. Voor het nulalternatief geldt dat het huidige circuit wordt gehandhaafd op de wijze zoals vastgelegd in het gedoogbesluit van de gemeente Venray (2002). Naast dit “reguliere” nulalternatief worden conform de Richtlijnen voor dit MER ook nog twee andere referentiesituaties beschreven: het nulalternatief zonder racecircuit en het nulalternatief historisch gezien (zie 6.2 en 6.3).

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

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

In dit MER zijn voor de inkleuring van het MMA varianten onderzocht met betrekking tot:

- De geluidwerende voorzieningen;
- De regenwaterafvoer.

Het MMA wordt in hoofdstuk 8 samengesteld en beoordeeld.

Geluidvarianten

In totaal zijn zes geluidvarianten beschreven en doorgerekend. Hierbij is onderzocht welke vorm van geluidafscherming het meest effectief is. Het betreft varianten gebaseerd op de volgende keuzes:

- Gebruikte materialen: geluidwal of scherm;
- Bijplaatsing van extra schermen;
- Verschillen in de hoogte van de geluidafscherming;
- De stand van het scherm: vertikaal of hellend.

Variant gelet op de regenwaterafvoer

Als optie is nagegaan of de neerslag die op de potentieel verontreinigde verharding valt samen met het afvalwater gerioleerd kan worden afgevoerd.

5.3 Effectbeoordeling

De omvang van het studiegebied – het gebied waarbinnen zich mogelijke effecten kunnen voordoen – verschilt per milieuaspect. Over het algemeen is het studiegebied (veel) groter dan het plangebied: het gebied waarbinnen zich de voorgenomen activiteit afspeelt.

De verwachte effecten worden beschreven en beoordeeld. Het nulalternatief fungeert als referentie voor de beoordeling van de effecten. De effectbeschrijving is waar mogelijk en zinvol met cijfers onderbouwd. Indien het niet mogelijk is om de effecten te kwantificeren is de beschrijving kwalitatief.

Naast blijvende effecten is ook aandacht besteed aan tijdelijke en/of omkeerbare gevolgen. Ook wordt, waar zinvol, aangegeven of cumulatie met andere effecten kan optreden.

De effecten worden per milieuaspect beschreven aan de hand van beoordelingscriteria. Soms is dit een harde parameterwaarde die door de overheid is aangewezen als een norm (getal), bijvoorbeeld de voorkeursgrenswaarde voor geluidshinder of de bij wet geregelde grenswaarden voor de luchtkwaliteit (NO₂ en fijn stof). Vaak zijn de geëigende parameters niet zo duidelijk omschreven. Deze moeten dan worden herleid uit het voorgenomen beleid inzake de verschillende milieuaspecten. In tabel 5.5 is per milieuaspect aangegeven welke criteria worden gebruikt en de wijze waarop de effecten worden beschreven en beoordeeld (kwantitatief en/of kwalitatief).

Tabel 5.5. Beoordelingkader

Aspecten	Beoordelingscriteria	Effectbeoordeling
Verkeer	Bereikbaarheid, doorstroming op ontsluitingsweg en parkeren	Kwalitatief
Geluid	Geluidbelasting op mens en natuur	Kwantitatief
Luchtkwaliteit	Grenswaarden luchtkwaliteit volgens Besluit Luchtkwaliteit	Kwantitatief
Externe Veiligheid	Plaatsgebonden risico en groepsrisico	Kwalitatief
Bodem	Bodemopbouw, bodemkwaliteit, grondbalans	Kwalitatief, kwantitatief
Waterhuishouding	Grondwater, oppervlaktewater, regenwaterafvoer afvalwater	Kwalitatief
Natuur	Beschermde gebieden, beschermde soorten	Kwalitatief en kwantitatief
Landschap	Visuele aspecten	Kwalitatief
Archeologie	Archeologische waarden	Kwalitatief

Om de effecten van de alternatieven per aspect te kunnen vergelijken, worden deze op basis van een + / - score beoordeeld. Hiervoor wordt de volgende beoordelingsschaal gehanteerd:

Tabel 5.6. Beoordelingsschaal MER Circuit De Peel

Score	Oordeel ten opzicht van de referentiesituatie (nulalternatief)
--	Het voornemen leidt tot een sterk merkbare negatieve verandering
-	Het voornemen leidt tot een merkbare negatieve verandering
0	Het voornemen onderscheidt zich niet van de referentiesituatie
+	Het voornemen leidt tot een merkbare positieve verandering
++	Het voornemen leidt tot een sterk merkbare verbetering van het milieu

Indien de effecten marginaal zijn, wordt dit in de voorkomende gevallen aangeduid met 0/+ (marginaal positief) of 0/- (marginaal negatief).

6 NULALTERNATIEF

In dit hoofdstuk wordt het nulalternatief uiteengezet. Dat wil zeggen eerst wordt, gelet op alle milieuaspecten de huidige toestand van het plangebied beschreven (zie 6.1). Daarna wordt een indruk gegeven van de verwachte autonome ontwikkeling tot 2015. Bij dit laatste worden conform de richtlijnen drie verschillende uitgangspunten gehanteerd:

1. Circuit de Peel blijft op de huidige locatie liggen en de huidige planologische gedoogsituatie blijft voorlopig gehandhaafd. Deze situatie wordt hierna kortweg aangeduid als “het nulalternatief” (NA).
2. Circuit de Peel wordt opgeheven en verdwijnt uit het gebied. Deze ontwikkeling wordt verder beschreven onder de naam “het nulalternatief zonder racecircuit” (NAzon).
3. Circuit de Peel blijft op de huidige locatie liggen met een vergelijkbaar programma als in dit MER beschreven onder het voornemen (zie hoofdstuk 3). Deze ontwikkeling wordt hierna kortweg aangeduid als “het nulalternatief historisch gezien” (NAhis).

De verschillende vormen van autonome ontwikkeling worden in de paragrafen 6.2 en 6.3 beschreven.

Het nulalternatief is feitelijk geen reëel alternatief, het betreft immers niet het voornemen waarin wordt uitgegaan van een nieuw Circuit de Peel op de locatie Bakelsedijk Zuid. De beschrijving van dit alternatief dient maar één doel, namelijk het fungeert als referentie voor de effectbeschrijving en –beoordeling van de overige in beschouwing genomen alternatieven (zie 5.2). Gelet op het feit dat in de richtlijnen wordt voorgesteld om uit te gaan van de drie verschillende nulalternatieven betekent dit dat de beschreven effecten met drie referentiesituaties worden vergeleken en beoordeeld (zie hoofdstuk 7 en 8).

6.1 Huidige situatie

De huidige situatie van het plangebied Bakelsedijk Zuid en de omgeving daarvan wordt beschreven aan de hand van de verschillende milieuaspecten. Hierna wordt eerst ingegaan op de ruimtelijke ligging en de relatie met verkeer en vervoer. Daarna wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan het woon en leefmilieu (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en geur), bodem, water, natuur, landschap (met onder meer archeologie) en grondgebruik (landbouw, recreatie).

Ruimtelijke ligging

Het circuitgebied ligt net buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en is omgeven door een bosgebied (oost- en zuidzijde), het militaire vliegveld De Peel (westzijde) en enkele percelen landbouwgebied die hier deels onderdeel van vormen (zie figuur 6.1). Aan de noordzijde ligt het huidige racecircuit dat door de Bakelsedijk wordt gescheiden van het plangebied.

De inrichting van het huidige circuit wijkt op enkele onderdelen af van het toekomstige circuit. De verschillen zijn in onderstaande tabel aangegeven (zie tabel 6.1).

Figuur 6.1. Luchtfoto huidige Circuit de Peel. Het vliegveld is om veiligheidsredenen onherkenbaar gemaakt.



Tabel 6.1. De huidige inrichting en het gebruik van Circuit De Peel vergeleken met het basialternatief.

Onderdeel		Huidige situatie	Basialternatief (BA)
Ruimtelijke inrichting	Ruimtebeslag arena	3,8 ha	3,8 ha
	Parkeren	17 ha (+ luchtmachtbasis)	12 ha waarvan 4 ha verhard
	Ontsluiting	Langs twee wegen	Langs twee wegen
	Bezoekerscapaciteit	10.000	10.000
Gebruik	Uren per week	8 uur per week	60 uur per week
	Training karten/ministockcar	2 uur per week	2 dagen per week
	Training autospeedway	n.v.t.	4 dagen per jaar
	Training crossmotoren	2 uur per week	35 dagen per jaar
	Nooddiensten	n.v.t.	Het hele jaar
	Incentive dagen	n.v.t.	Het hele jaar
	Verkeersopleiding	n.v.t.	Het hele jaar
	Testen motorvoertuigen	n.v.t.	Het hele jaar
Wedstrijddagen	Autospeedway	11 dagen per jaar	11 dagen per jaar
	Motorcross	1 dag per jaar	1 dag per jaar
	Karten	4 dagen per jaar	4 dagen per jaar
	Ministockcar	8 dagen per jaar	8 dagen per jaar
	Maatgevende geluidemissie	117 dB(A), autospeedway	117 en 120 dB(A), autosport
Geluidwering	Hoogte geluidafscherming	5m	10 m (wal) + 12 m (hoofdtribune)
	Ligging	Driezijdig (incl. Merselo scherm)	Vierzijdig, niet volledig
Waterafvoer	Stelsel	Infiltratie hemelwater + septic tank	Gescheiden in drie waterstromen
	Bergingscapaciteit	n.v.t.	3.500 m ³
Landschap	Zichtbaarheid	Afgeschermd door grondwal (5m) en bosrijke omgeving	Inpassing grondwal (10m) d.m.v. beplanting

Verkeer en vervoer

Verkeer van en naar het circuit maakt gebruik van de Peelweg (277). Deze provinciale weg is aangewezen als regionaal verbindende weg. De intensiteiten op dit wegvak zijn stabiel en liggen rond de 6.000 mvt/etm. Dit geldt tevens voor de intensiteit van de Deurnseweg (12.000 mvt/etm). Bij evenementen komen maximaal 10.000 mensen. Uitgaande van 2 personen per auto komt dit neer op een aantal van 5.000 auto's en dus 10.000 verkeersbewegingen. Bij deze verkeersintensiteiten zijn geen structurele capaciteitsproblemen op het omliggende hoofdwegenet te verwachten. Alleen rondom de parkeerterreinen van het circuit kan bij aanvang en einde van het evenement een piekbelasting optreden ten gevolge van capaciteitsgebrek.

Bezoekers kunnen parkeren op het terrein van het circuit. Bij evenementen wordt geparkeerd op het terrein ten noorden van het circuit, het voormalige autocrossterrein en (mogelijk) binnen het terrein van de luchtmachtbasis.

Woon en leefmilieu

Geluid

De kengetallen voor de berekening van de geluidemissie vanaf de huidige locatie zijn weergegeven in tabel 5.3²⁴. Er is één situatie doorgerekend, namelijk het geluidbeeld tijdens een wedstrijd of evenementendag voor autoraces. De ligging van de bijbehorende geluidcontouren zijn op kaart weergegeven (zie kaart 3, bijlage 2).

Uit de berekeningen blijkt dat de 50 dB(A)²⁵ contour (inclusief tonale toeslag) op circa 1,5 km afstand van het circuit. Binnen deze contour liggen twee woningen. Het ruimtebeslag ofwel de oppervlakte die binnen deze contour ligt, bedraagt 501 ha.

Luchtkwaliteit

De activiteit op de huidige locatie voldoet evenals de voorgenomen activiteit aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Dit blijkt uit de luchtkwaliteitberekeningen die zijn uitgevoerd voor een dag waarop een grote wedstrijd (autosport) is geprogrammeerd (zie bijlage 3). Hierbij is rekening gehouden met emissies die het gevolg zijn van de raceactiviteit en van het toestromende autoverkeer.

Uit berekeningen komt naar voren dat de bijdrage aan de luchtkwaliteit door het gebruik van het racecircuit 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 (zie bijlage 3). Om deze reden blijft het deelaspect luchtkwaliteit in dit MER verder buiten beschouwing.

²⁴ Deze cijfers worden ook gebruikt om de nieuwe inrichting door te rekenen; de resultaten hiervan staan in hoofdstuk 7.

²⁵ Afhankelijk van de methode beoordeling cq. doelstelling (Wetgeluidhinder, milieuvergunning, bestemmingsplan) is er sprake van tonaal geluid. In dat geval wordt rekening gehouden met een toeslag van 5 dB(A).

Externe veiligheid

Gelet op de externe veiligheid zijn de volgende situaties in beschouwing genomen²⁶:

- De aanwezigheid van bedrijven die onder de werkingssfeer van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) vallen;
- Het transport van gevaarlijke stoffen over de weg;

In 2004 is het 'Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen' (BEVI) in werking getreden. Dit besluit kan van invloed zijn op de haalbaarheid van de ontwikkelingslocatie. Ofwel als in de omgeving van een dergelijke inrichting een initiatief wordt gepland zoals het voornemen moet worden nagegaan of de normen voor het plaatsgebonden risico en/of groepsrisico worden overschreden.

In de omgeving van het plangebied liggen echter geen bedrijven waarvoor het hiervoor genoemde besluit geldt.

In de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (VROM) staat vermeld hoe moet worden omgegaan met de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. In de omgeving van het plangebied liggen echter geen transportroutes van gevaarlijke stoffen (bron: Risicoatlas provincie Limburg, Belemmeringenkaart gemeente Venray)

Om bovenstaande redenen is in dit MER verder geen aandacht besteed aan externe veiligheid. Op mogelijke risico's die samenhangen met ongelukken tijdens het racegebeuren wordt hierna ingegaan.

Calamiteiten (ongelukken)

De kans op ongelukken tijdens wedstrijden en/of trainingen is vrij gering. De auto's zijn geprepareerd op botsingen door aanpassingen in de constructie. De afgelopen jaren hebben zich drie ongelukken voorgedaan, waarbij één deelnemer is overleden (zie tabel 6.2).

Tabel 6.2. Ongelukken

Ongelukken		2002	2003	2004	2005	2006
Wedstrijden	Autospeedway				1*	1
	Motorcross					
	Karten					
Trainingen	Autospeedway					
	Motorcross					
	Karten		1			
	Nooddiensten/incentive					

* Dodelijk ongeval

De afgelopen jaren hebben zich geen calamiteiten voorgedaan waarbij sprake was van risico's voor het aanwezige publiek. Er is geen calamiteitenplan. Tijdens wedstrijden gelden de gemeentelijke voorschriften die verbonden zijn aan de evenementenvergunning. Hierin is onder meer geregeld hoe in bepaalde situaties moet worden

²⁶ De veiligheidsrisico's die samenhangen met het mogelijke toekomstige gebruik van het vliegveld blijven hier buiten beschouwing, zie hiervoor echter bijlage 4).

gehandeld. Verder worden er garanties gevraagd voor de toegankelijkheid van het circuit voor hulpdiensten.

Licht

Het huidige circuit heeft een eigen lichtinstallatie die alleen wordt gebruikt tijdens het vroege voorjaar en/of in het najaar. De verlichting is niet afgeschermd en heeft enige invloed op de lichtsituatie in de directe omgeving van het circuit. Gelet op het sporadische gebruik van de verlichting ondervindt de fauna in de omliggende bossen hier geen (aantoonbare) hinder van.

Bodem en water

Bodem

Het plangebied ligt op ca. 30 m +NAP op een voormalige dekzandrug. Even ten noorden van het huidige circuit sluit het aan op een stuifzandgebied, een restant van oude maasduinen. De bodem heeft een geroerd profiel en bestaat uit zwak lemig en leemarm fijn zand. Daaronder ligt een slecht doorlatende deklaag bestaande uit de Formatie van Twente. Dit zijn fijne fluvioglaciale afzettingen, ofwel fijne slihboudende zanden.

Op de onderzoekslocatie is, met uitzondering van het aanwezige zandpad, geen bodem- of grondwaterverontreiniging aangetroffen. De bodem van het zandpad is op enkele locaties licht verontreinigd met koper en minerale olie. De hoeveelheden zijn echter zo gering dat dit geen reden is 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.

Grondwater

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).

Het watervoerende pakket is geclassificeerd als de Zanden van Venlo en de Formatie van Veghel. Dit pakket is grindhoudend met af en toe een onderbreking van matig grof tot matig fijn zand. De top van het watervoerend pakket zit op ca 26 m +NAP, de basis van het watervoerend pakket zit op ca. 10m -NAP. Het grondwater in dit pakket stroomt af in noordoostelijk richting.

Het regionale grondwater is licht verontreinigd met zware metalen. De oorzaak hiervan hangt samen met de uitspoeling van deze stoffen uit het bodemmateriaal vooral onder invloed van zure regen. De zware metalen komen deels van nature voor maar worden ook in de bodem gebracht via landbouwbemesting. Daarnaast wordt hun aanwezigheid ook veroorzaakt door diffuse verontreiniging bijvoorbeeld als gevolg van industriële activiteiten.

Oppervlaktewater

Op de grens van het plangebied met de luchtmachtbasis ligt een waterloop die alleen in natte neerslagrijke periodes waterhoudend is. Net ten zuiden van het plangebied liggen enkele poelen die een belangrijke betekenis voor natuurbehoud hebben.

Hemel- en afvalwaterafvoer

Momenteel heeft het circuit een gescheiden stelsel. Het hemelwater infiltreert via een vrij aflopend stelsel van geulen naar de ondergrond. Binnen deze afvoer is geen onderscheid tussen schoon verhard oppervlak en meer verontreinigde verhardingen zoals de racebaan en sleutelplaatsen. Dit laatste betekent dat verontreinigingen van benzine en olieresten in de bodem terechtkomen en kunnen uitspoelen naar het grondwater.

Het afvalwater wordt via een septic tank gescheiden van de organische bestanddelen waarna het eveneens via een zinkput naar de ondergrond infiltreert.

Natuur

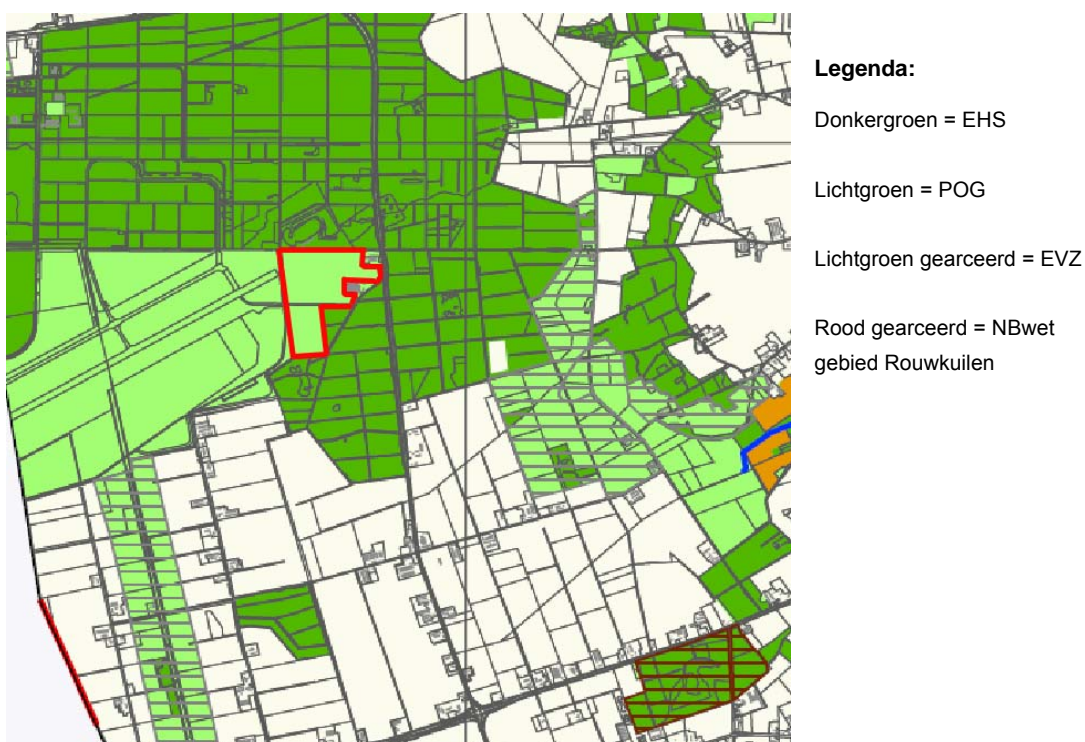
Beschermde gebieden

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 6.2).

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 6.2). De kwaliteit van deze gebieden wordt hierna toegelicht.

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

Figuur 6.2. 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 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 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 en Schepers (1991) een ornitologisch 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, dodaar 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 Habitatrictlijn- 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.

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 6.3 en 6.4).

Tabel 6.3. 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 natuurbehoud.

In de omgeving van het plangebied, in de omringende bossen en de luchtmachtbasis zijn meer bijzondere soorten aangetroffen (zie tabel 6.4).

Tabel 6.5. 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 6).

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. Algemeneren 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).

Landschap en cultuurhistorie

Het plangebied ligt binnen een jonge dekzandontginning. Op de topografische kaart van 1910 is te zien dat in de omgeving van de Kempkensberg de ontginning is gestart. Op de kaart zijn nog geen boerderijen aanwezig. Ook in de omgeving van Ysselsteyn ten zuiden van het plangebied is al vroeg in de twintigste eeuw de ontginning van start gegaan. De tot landbouw bestemde gebieden zijn al vroeg voorzien van lange rechte wegen waarlangs de boerderijen liggen in de vorm van lintbebouwing. Het landschap biedt weinig ruimte voor kleine landschapselementen. Over het algemeen zijn de percelen groot en veelal regelmatig verkaveld. De drogere, voedselarme grond is tijdens de ontginning ingepland met naaldhout.

Verspreid over het landschap liggen nog restanten van het voormalige veengebied de Peel. Grotere aaneengesloten stukken liggen ten zuiden van Ysselsteyn: Griendtsveen, Mariapeel en Deurnese Peel.

Als resultaat van de ontginning is een grootschalig open landschap ontstaan, doorsneden door rechte wegen, met aan weerszijden grote boerderijen. In dit open landschap liggen grote boscomplexen met een wisselende houtsamenstelling.

6.2 Het nulalternatief (NA)

Het nulalternatief is de toestand van het milieu in 2015 indien het racecircuit op de huidige plaats blijft liggen. Wat betreft de toekomstige veranderingen in de milieukwaliteit wordt uitgegaan van autonome ontwikkeling, dat wil zeggen het betreft alleen veranderingen die volgen uit het thans vigerend ruimtelijk orderingsbeleid en milieubeleid. Hierna wordt beschreven welke uitwerking dit zal hebben op de verschillende milieuaspecten

Gelet op de gemaakte afspraken in het kader van het gedoogbesluit (beperkte openstelling) zal in het nulalternatief het gebruik van het racecircuit niet veranderen ten opzicht van de huidige situatie (zie tabel 6.5).

Tabel 6.5. Onderscheid tussen het nulalternatief en basisalternatief.

	Onderdeel	Nulalternatief (NA)	Basisalternatief (BA)
Ruimtelijke inrichting	Ruimtebeslag arena	3,8 ha	3,8 ha
	Parkeren	17 ha (+ luchtmachtbasis)	12 ha waarvan 4 verhard
	Ontsluiting	Langs twee wegen	Langs twee wegen
	Bezoekerscapaciteit	10.000	10.000
Gebruik	Uren per week	8 uur per week	60 uur per week
	Training karten/ministockcar	2 uur per week	2 dagen per week
	Training autospeedway	n.v.t.	4 dagen per jaar
	Training crossmotoren	2 uur per week	35 dagen per jaar
	Nooddiensten	n.v.t.	Het hele jaar
	Incentive dagen	n.v.t.	Het hele jaar
	Verkeersopleiding	n.v.t.	Het hele jaar
	Testen motorvoertuigen	n.v.t.	Het hele jaar
Wedstrijd-dagen	Autospeedway	11 dagen per jaar	11 dagen per jaar
	Motorcross	1 dag per jaar	1 dag per jaar
	Karten	4 dagen per jaar	4 dagen per jaar
	Ministockcar	8 dagen per jaar	8 dagen per jaar
	Maatgevende geluidemissie	117 dB(A), autosport	120 en 117 dB(A), autosport
Geluid-wering	Schermhogte	5m wal	10m (wal) en 12 m (tribune)
	Ligging	Driezijdig (incl. Merselo scherm)	Vierzijdig, niet volledig
Waterafvoer	Stelsel	Infiltratie hemelwater + septic tank	Gescheiden in drie waterstromen
	Bergingscapaciteit	n.v.t.	3.500 m ³
Landschap	Zichtbaarheid	Afgeschermd door grondwal en bosrijke omgeving	Inpassing aarden geluidwal d.m.v. beplanting

Ruimtelijke situatie

De ruimtelijke situatie zal in de toekomst niet noemenswaardig veranderen.

Verkeer en vervoer

De verkeersdruk op de regionale ontsluitingwegen (zie figuren 3.2 en 5.2) zal de komende jaren enigszins groeien. Indien rekening wordt gehouden met een jaarlijkse groei van circa 2% betekent dit dat de verkeersintensiteit op de Peelweg met circa 1.000 mtv/etm toeneemt en op de Deurneseweg met ongeveer 2.000 mtv/etm. Het verkeer van en naar Circuit de Peel blijft ongewijzigd; het gebruik (aantal racevormen, openstelling) verandert immers niet in vergelijking met de huidige situatie.

Woon- en leefmilieu

Geluid

De geluidemissie van de verschillende racevormen zal naar verwachting licht afnemen, gezien de technische ontwikkelingen om voertuigen stiller te maken aandacht blijven houden. Wat betreft de maatgevende geluidbron is echter uitgegaan van 117 dB, ook maatgevend voor de huidige situatie. Wat betreft de geluidafscherming is het nulalternatief ook gelijk aan de huidige situatie (501 ha). De berekende geluidcontouren zijn op kaart 3 (zie bijlage 2) weergegeven. Het nulalternatief onderscheidt zich in opzicht niet van de huidige situatie.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit zal de komende jaren verbeteren. Naar verwachting zal door het overheidsbeleid dat sterk gericht is op preventieve maatregelen in de sfeer van schonere motoren en verkeersafwikkeling de productie van fijn stof (PM10) en stikstof (NOx) afnemen. Op den duur leidt dit tot een geleidelijke afname van de bij behorende achtergrondconcentraties.

Ongelukken

Aangezien het gebruik van het circuit de komende jaren niet verandert zal de kans op calamiteiten ongewijzigd blijven (zie ook tabel 6.2).

Bodem en water

Naar verwachting zal de Kaderrichtlijn water, het Europese en nationale beleid op het gebied van waterkwaliteit uitmonden in een relatief sterke verbetering van de waterkwaliteit, vooral van het oppervlaktewater. Voor de kwaliteit van het plangebied heeft deze trend geen betekenis. De situatie rond bodem en water blijft min of meer onveranderd.

Voor het nulalternatief wordt ervan uitgegaan dat het waterbeheer binnen het bestaande circuit de komende jaren niet zal wijzigen.²⁷

²⁷ Op grond van de huidige regelgeving kunnen verbeteringen in het waterbeheer wel worden afgedwongen.

Natuur

Naar verwachting zullen de provinciale stimuleringsplannen Natuur, Bos en Landschap, de ontwikkeling van de ecologische verbindingzones (EVZ-EHS), de Kaderrichtlijn water (stroomgebiedplannen) en het natuurbeleid de ecologische ontwikkeling van het plangebied (marginaal) en de omringende natuur (sterk) verbeteren. Voor het bossen ten noorden van het bestaande crosscircuit betekent dit dat ze geleidelijk aan tot Berken-Zomereikenbos (90%) en droge heide (10%) worden omgevormd. Dit geldt ook voor het bosgebied ten oosten van het circuit.

De natuurlijke kwaliteit van de vliegveldterreinen zal eveneens toenemen door de geleidelijke ontwikkeling van droge heide (15% van het totale gebied), voedselarm schraalgrasland (5% van het totale gebied) en vochtige heide (5% van het totale gebied). De graslanden langs de landingsbaan die iets voedselrijker zijn vormen een geschikt biotoop voor meerdere weidevogelsoorten.

Het plangebied zelf behoudt zijn agrarische functie; het grondgebruik blijft onveranderd.

De ligging van de geluidcontouren (42 dB en 47 dB) is in 2015 vergelijkbaar met de huidige situatie. Naar verwachting treden er immers geen veranderingen op in de geluidafscherming. De ligging van de contouren is op kaart 11 weergegeven (zie bijlage 2). Hieruit blijkt dat de oppervlakte van de 42 dB(A) contour een ruimtebeslag heeft van ongeveer 447 ha en voor de 47 dB(A) contour geldt een ruimtebeslag van 203 ha.

Naar verwachting zal door de afname in geluidhinder de populatiegrootte van enkele geluidgevoelige soorten licht toenemen. Voor welke soorten dit specifiek geldt is niet aan te geven gelet op de marginale verschillen in de geluidemissie.

Landschap

Er zijn geen noemenswaardige ontwikkelingen te verwachten die een effect hebben op landschap, cultuurhistorie en archeologie.

6.3 Het nulalternatief zonder racecircuit (NAzon)

Het nulalternatief zonder racecircuit is de toestand van het milieu in 2015 indien het racecircuit wordt afgebroken en uit deze regio verdwijnt. Wat betreft de toekomstige veranderingen in de milieukwaliteit wordt uitgegaan van autonome ontwikkeling, dat wil zeggen het betreft alleen veranderingen die volgen uit het thans vigerend ruimtelijk ordeningsbeleid en milieubeleid. Hierna wordt beschreven welke uitwerking dit zal hebben op de verschillende milieuaspecten

Ruimtelijke situatie

Doordat het racecircuit uit het gebied is verdwenen kan de inrichting van het terrein worden aangepast aan de doeleinden van natuurbeheer. Naar verwachting kan zich hier eenzelfde bostype ontwikkelen als in de omgeving (Eiken-Berkenbos), echter gezien de ligging onder de startbaan is bosvorming niet toegestaan en zal het terrein een meer heideachtige en schraallandvegetatie dienen te krijgen. Het landbouwgebied, de beoogde locatie van het nieuwe circuit behoudt zijn huidige agrarische functie.

Verkeer en vervoer

De verkeersdruk op de regionale ontsluitingwegen (zie figuur 5.2) zal de komende jaren enigszins groeien, namelijk op de wijze zoals hiervoor aangegeven onder het nulalternatief. De verkeersstroom van en naar het Circuit de Peel treedt niet meer op omdat het circuit is afgebroken. De effecten van deze verandering op de totale verkeersstroom op de Peelse en Deurnese weg zijn echter marginaal.

Woon- en leefmilieu

Geluid

De geluidemissie van het circuit verdwijnt volledig. Dit houdt in dat in vergelijking met de huidige situatie het oppervlak aan geluidgehinderde ruimte met 501 ha afneemt.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit zal de komende jaren verbeteren onder meer als gevolg van schonere motoren en verbetering van de verkeersafwikkeling in het stedelijke gebied. Op den duur leidt dit tot een geleidelijke afname van de achtergrondconcentratie. De invloed van het racecircuit op de luchtkwaliteit die overigens vrij marginaal is, neemt tot nul af.

Bodem en water

Naar verwachting zal de kwaliteit van bodem en water ter plekke van het huidige circuit verbeteren mede als gevolg van meer diffuse infiltratie, minder uitloging van systeemvreemde stoffen en geen risico's meer in verband met de opslag en het gebruik van benzine, smeermiddelen e.d.

De Kaderrichtlijn water, het Europese en nationale beleid op het gebied van waterkwaliteit, zal vergelijkbaar met de situatie in het nulalternatief voor een relatief sterke verbetering van de waterkwaliteit zorgen, vooral van het oppervlaktewater.

Natuur

Het plangebied zelf behoudt zijn agrarische functie; het grondgebruik blijft onveranderd.

Doordat een belangrijke geluidbron uit het gebied verdwijnt, is de afname in geluidemissie groot. In vergelijking met de huidige situatie neemt de geluidgehinderde ruimte met 501 ha af zodat er meer mogelijkheden ontstaan voor de vestiging van geluidgevoelige soorten zoals grutto en wulp. Naar verwachting neemt de populatiegrootte van al aanwezige soorten toe. Mogelijk vestigen zich ook nieuwe soorten.

Landschap

Doordat het racecircuit verdwijnt zal het landschap langs de Bakelsedijk anders, meer open worden beleefd.

6.4 Het nulalternatief historisch gezien (NAhis)

Het nulalternatief historisch gezien is de toestand van het milieu in 2015 indien het racecircuit op de huidige plaats blijft liggen onder omstandigheden die vergelijkbaar zijn met vijf jaar geleden. Dat wil zeggen het gebruik van het circuit stemt overeen met het programma van vijf jaar geleden. Het aantal dagen of uren is niet begrensd. Verder kan het circuit zich op dezelfde wijze ontwikkelen als in het basisalternatief. Verder is uitgegaan van de bronemissie voor autosport die toen normaal was: 124 dB(A).

Het historische gebruik van het racecircuit is in onderstaande tabel vergeleken met het voornemen (zie tabel 6.6).

Tabel 6.6. Onderscheid tussen het nulalternatief historisch gezien en het voornemen.

Onderdeel		Nulalternatief historisch (NAhis)	Basisalternatief
Ruimtelijke inrichting	Ruimtebeslag arena	3,8 ha	3,8 ha
	Parkeren	17 ha (+ luchtmachtbasis)	12 ha waarvan 4 verhard
	Ontsluiting	Langs twee wegen	Langs twee wegen
	Bezoekerscapaciteit	10.000	10.000
Gebruik	Uren per week	60 uur per week	60 uur per week
	Training karten/ministockcar	2 dagen per week	2 dagen per week
	Training autospeedway	4 dagen per jaar	4 dagen per jaar
	Training crossmotoren	35 dagen per jaar	35 dagen per jaar
	Nooddiensten	Het hele jaar	Het hele jaar
	Incentive dagen	Het hele jaar	Het hele jaar
	Verkeersopleiding	Het hele jaar	Het hele jaar
	Testen motorvoertuigen	Het hele jaar	Het hele jaar
Wedstrijddagen	Autospeedway	11 dagen per jaar	11 dagen per jaar
	Motorcross	1 dag per jaar	1 dag per jaar
	Karten	4 dagen per jaar	4 dagen per jaar
	Ministockcar	8 dagen per jaar	8 dagen per jaar
	Maatgevende geluidemissie	124 dB(A), autosport	120 en 117 dB(A), autosport
Geluidwering	Schermhoogte	5m wal	10m (wal) – 12m (tribune)
	Ligging	Tweezijdig	Vierzijdig, niet volledig
Waterafvoer	Stelsel	Infiltratie hemelwater + septic tank	Gescheiden in drie waterstromen
	Bergingscapaciteit	n.v.t.	3.500m ³
Landschap	Zichtbaarheid	Afgeschermd door grondwal en bosrijke omgeving	Inpassing aarden geluidwal d.m.v. beplanting

Ruimtelijke situatie

De ruimtelijke situatie zal in de toekomst niet noemenswaardig veranderen.

Verkeer en vervoer

De verkeersdruk op de regionale ontsluitingwegen zal de komende jaren enigszins groeien (zie figuur 5.2). Deze situatie is hiervoor reeds beschreven (zie 6.2).

Het verkeer van en naar Circuit de Peel zal wat frequenter en intensiever zijn dan in het nulalternatief (zie 6.2). Het gebruik van het circuit (aantal racevormen, openstelling) is

immers omvangrijker dan in de situatie van het nulalternatief. Meer trainingsuren, meer wedstrijddagen.

Woon- en leefmilieu

Geluid

Wat betreft de geluidemissie van de verschillende racevormen is in het NAhis uitgegaan van een bronsterkte van 124 dB(A). Gelet op de huidige eisen die aan deze vormen van lawaaisport worden gesteld, is dat eigenlijk ondenkbaar. Maar in het NAhis wordt verwezen naar een situatie zoals die vijf jaar geleden gold. De berekende geluidcontouren zijn op kaart 4 weergegeven (bijlage 2).

Uit de berekeningen blijkt dat het gebied waarbinnen de voorkeursgrenswaarde (inclusief toeslag) op een evenementendag wordt overschreden, 1.403 hectare groot is. Binnen deze contour liggen circa dertig woningen.

Luchtkwaliteit

De trend in de verbetering van de luchtkwaliteit zal zich de komende jaren voortzetten. De situatie is vergelijkbaar met het nulalternatief (zie 6.2).

Calamiteiten

Aangezien het gebruik van het circuit intensiever is dan in het nulalternatief is de kans op calamiteiten (ongelukken) iets groter.

Bodem en water

Vergelijkbaar met de situatie in het nulalternatief (zie 6.2)

Natuur

De verwachte regionale ontwikkeling in de natuurlijke betekenis van de omliggende bossen en de terreinen is vergelijkbaar met die van het nulalternatief (zie 6.2).

Het plangebied zelf behoudt zijn agrarische functie; het grondgebruik blijft onveranderd.

De geluidemissie naar de omgeving is in het NAhis vrij fors. De geluidcontouren (42 dB en 47 dB) liggen in vergelijking met de nulalternatief veel verder weg van het circuit. De ligging van de contouren is op kaart 12 weergegeven (bijlage 2). Hieruit blijkt dat de oppervlakte van de 42 dB(A) contour een ruimtebeslag heeft van 940 ha. Voor de 47 dB(A) contour geldt een ruimtebeslag van 602 ha.

Naar verwachting zal het hoge geluidniveau en het intensieve gebruik van het circuit de meeste van de strikt beschermde soorten die nu in de omgeving voorkomen, verjagen (zie tabel 6.5).

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Er zijn geen noemenswaardige ontwikkelingen te verwachten die een effect hebben op landschap, cultuurhistorie en archeologie.

7 EFFECTBESCHRIJVING EN -BEOORDELING

In dit hoofdstuk worden de milieueffecten beschreven van de verplaatsing van het racecircuit De Peel. Deze effecten worden beoordeeld tegen de achtergrond van drie referentiesituaties (zie 6.2, 6.3 en 6.4). De volgende milieuaspecten komen aan bod: woon en leefmilieu, bodem en water, natuur, landschap en grondgebruik (recreatie, landbouw).

Verkeer en vervoer is in de effectbeschrijving buiten beschouwing gebleven omdat uit de beschrijving van het nulalternatief reeds blijkt dat de veranderingen in de verkeersstroom regionaal en ook lokaal gezien marginaal zijn. Er is één uitzondering namelijk de situatie waarin het voornemen wordt vergeleken met het nulalternatief zonder racecircuit. De verkeersstroom die het racecircuit genereert, zal zonder meer op wedstrijddagen en tijdens evenementen een storende invloed hebben op het gedrag van de aanwezige fauna. Gezien echter het geringe aantal dagen per jaar (twaalf) waarop dit voorkomt, is de invloed op de natuurlijke kwaliteit lastig in te schatten. Naar verwachting is deze vrij marginaal. Overigens wordt hier onder natuur meer uitgebreid op teruggekomen (zie 7.4).

De gevolgen van de verplaatsing van het racecircuit zijn per milieuaspect uitgewerkt waarbij achtereenvolgend wordt ingegaan op:

- De beoordelingscriteria;
- De verwachte effecten;
- De beoordeling van de effecten in relatie tot de referentiesituaties.

7.1 Woon en leefmilieu

Gelet op het woon en leefmilieu is reeds uit de beschrijving van de huidige situatie gebleken dat de thema's luchtkwaliteit en geur geen rol spelen bij de verplaatsing en de inrichting van het racecircuit. Geluid is wel een belangrijk thema.

7.1.1 Beoordelingscriteria

Het rijk streeft naar verbetering van de akoestische situatie in Nederland door in elk gebied het akoestische niveau te waarborgen die past bij de functie van het gebied. Dit vraagt om een meer lokale benadering van het geluidsbeleid, met een actievere taak voor gemeentelijke overheden (VROM, 2001).

De normstelling voor geluid is geregeld in de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder biedt een toetsingskader voor het geluidsniveau op de gevels van woningen. Per geluidtype worden ondergrens genoemd, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde en een bovengrens, de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Gelet op het voornemen is er sprake van een industriële inrichting die valt onder artikel 2.4 van het Ivb (Inrichtingen en vergunningenbesluit milieubeheer). Dergelijke inrichtingen kunnen zich alleen vestigen op een geluidgezoneerd terrein. Deze zone moet via het bestemmingsplan worden vastgelegd en is gebaseerd op de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (exclusief tonale toeslag).

Tabel 7.1. Beoordelingscriteria geluid

Deelaspect	Beoordelingsaspect	Eenheid	Norm
Geluid	Geluidsbelast oppervlak Industrielawaai, > 50dB(A)	Oppervlakte	50 dB(A) incl. toeslag 50 dB(A) excl. toeslag
	Aantal geluidsbelaste woningen met meer dan 50 dB(A)	Aantal	50 dB(A) incl. toeslag 50 dB(A) excl. toeslag

7.1.2 Effectbeschrijving

De verandering in geluidbelasting als gevolg van het voornemen is voor meerdere varianten uitgewerkt waarbij verschillende uitgangspunten zijn gehanteerd voor de inrichting van de geluidwal c.q. scherm. De volgende varianten zijn in beschouwing genomen (zie bijlage 2):

Geluidvariant 1 (Va1)

In deze variant is uitgegaan van een tien meter hoge geluidwal die niet gesloten is, dat wil zeggen tussen de tribune en de geluidwal aan de westzijde van het circuit liggen openingen. Deze inrichting is conform de voorstellen van het voornemen. De berekende geluidimmissie is weergegeven op kaart 5 (zie bijlage 2).

Geluidvariant 2 (Va2)

In plaats van een wal is in deze variant is in plaats van een wal rekening gehouden met een scherm van 10 meter, niet gesloten (zie kaart 6).

Geluidvariante 3 (Va3)

In deze variant is uitgegaan van een tien meter hoge geluidwal, maar dan gesloten. In de openingen tussen de wal en de tribune zijn verrijdbare geluidschermen van vijf meter hoog geplaatst. De berekende geluidimmissie is weergegeven op kaart 7.

Geluidvariant 4 (Va4)

In deze variant is uitgegaan van een tien meter hoge geluidwal op dezelfde wijze gesloten als in variant 3. Tevens zijn aan twee zijden van het stockercircuit extra schermen van vijf meter hoog geplaatst. De berekende geluidimmissie is weergegeven op kaart 8.

Geluidvariant 5 (Va5)

In afwijking van de vorige varianten is in dit geval uitgegaan van een verhoogde geluidwal(scherm) tot 15 meter. Deze geluidafscherming heeft een aarden voet van 8,5 meter hoog waarop een vertikaal scherm van 6,5 meter wordt geplaatst. Verder zijn de condities vergelijkbaar met variant 3. In de openingen tussen de wal en de tribune zijn verrijdbare schermen van vijf meter geplaatst. De berekende geluidimmissie is weergegeven op kaart 9.

Geluidvariant 6 (Va6)

In deze variant is de geluidafscherming verder geoptimaliseerd op basis van de rekenresultaten van de hiervoor genoemde constructies. In tegenstelling tot vorige varianten wordt in Va6 uitgegaan van een overhellend scherm. De totale hoogte inclusief de onderliggende wal 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 (zie figuur 2, bijlage 8). Dit betekent dat de geluidoverdracht beter wordt afgeschermd wat nog wordt versterkt doordat de binnenkant van het scherm met geluidabsorberend materiaal wordt bekleed. Doordat de totale constructie minder hoog is, ontstaan ook meer mogelijkheden voor landschappelijke inpassing.

Kostentechnisch gesproken wijkt deze variant ook sterk af. De realisatie ervan betekent een vrij forse financiële inspanning.

De berekende geluidimmissie is weergegeven op kaart 10 (zie bijlage 2).

In onderstaande tabel zijn de hiervoor genoemde beoordelingscriteria per variant nader ingevuld (zie tabel 7.2). Uit deze vergelijking kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

Tabel 7.2. Effecten geluidemissie

Beoordelingsaspect		Va1	Va2	Va3	Va4	Va5	Va6
Geluidsbelast oppervlak (ha)	>50 dB(A) incl. toeslag	536	536	526	526	359	253
	>50 dB(A) excl. toeslag	200	200	194	195	99	60
Aantal geluidsbelaste woningen	>50 dB(A) incl. toeslag	10	10	10	10	6	2
	>50 dB(A) excl. toeslag	2	2	2	2	1	1

Conclusies

Het verschil in schermhoogte (Va5 en Va6) en schermstand (Va6) laat een aanzienlijke reductie zien in de geluidimmissie naar de omgeving. In variant 5 (Va5) neemt in vergelijking met de eerste vier varianten (Va1 t/m Va4) de geluidbelaste oppervlakte met ongeveer 180 hectare af. In variant 6 is dit verschil nog groter, namelijk 280 hectare. Dat wil zeggen respectievelijk 35 en 50% minder in vergelijking met geluidbelast oppervlak bij een schermhoogte van 10 meter (Va1). Het aantal woningen waarbij de voorkeursgrenswaarde (incl. toeslag) wordt overschreden varieert van tien (Va1 t/m Va4) tot twee (Va6).

Indien wordt uitgegaan van de voorkeursgrenswaarde zonder tonale toeslag zijn de verhoudingen met de overige varianten min of meer hetzelfde. De afname in de geluidbelaste oppervlakte is echter nog groter namelijk 50% bij Va5 en 70% bij Va6.

Verreweg de beste resultaten biedt de inrichting volgens geluidvariant 6, waarin is uitgegaan van een gekanteld scherm met een maximale hoogte 12,6 meter. Dit hangt vooral samen met gesloten constructie, de toepassing van geluidabsorberend materiaal aan de binnenkant van het scherm en de gekantelde ligging. In de hierna volgende beoordeling is deze variant vergeleken met de verschillende nulalternatieven. Verder is ook variant 1 in deze vergelijking meegenomen omdat deze inrichting is voorgesteld als onderdeel van het voornemen. De overige varianten blijven in deze vergelijking en beoordeling buiten beschouwing.

7.1.3 Effectbeoordeling

De effecten van de geluidvarianten Va1 en Va6 zijn beoordeeld in relatie tot de drie in beschouwing te nemen nulalternatieven (zie 6.2 e.v.). In tabel 7.3 is voor deze vergelijking de geluidbelasting in de referentiesituaties weergegeven.

Tabel 7.3. Effecten geluidemissie vergeleken met de verschillende nulalternatieven

Beoordelingsaspect		NA	NAhis	NAzon	Va1	Va6
Geluidsbelast oppervlak (ha)	>50 dB(A) incl. toeslag	501	1.403	0	536	253
	>50 dB(A) excl. toeslag	217	678	0	200	60
Aantal geluidsbelaste woningen	>50 dB(A) incl. toeslag	2	30	0	10	2
	>50 dB(A) excl. toeslag	2	3	0	2	1

Beoordeling t.o.v. het nulalternatief (NA)

In tabel 7.4 zijn de in beschouwing genomen geluidvarianten vergeleken met het nulalternatief. Een toename in geluidbelast oppervlak is als negatief beoordeeld en een afname als positief. Indien de verschillen marginaal zijn, is dit als neutraal beoordeeld.

Uit de vergelijking met het nulalternatief blijkt dat variant 1, onderdeel van het basisalternatief (= voornemen) negatief wordt beoordeeld. Indien het basisalternatief wordt uitgevoerd met geluidvariant 6 is sprake van een positieve verandering ten opzichte van het nulalternatief (+).

Tabel 7.4. Effectbeoordeling geluidemissie in vergelijking met het NA

Beoordelingsaspect		NA	Va1	Va6
Geluidsbelast oppervlak	>50 dB(A) incl. toeslag	0	0	+
	>50 dB(A) excl. toeslag	0	0	++
Aantal geluidsbelaste woningen	>50 dB(A) incl. toeslag	0	-	0
	>50 dB(A) excl. toeslag	0	0	+

Beoordeling t.o.v. het nulalternatief historisch gezien (NAhis)

In tabel 7.5 zijn de twee geluidvarianten vergeleken met het nulalternatief historisch gezien (NAhis). Het NAhis onderscheidt zich geluidtechnisch van het hiervoor beschreven nulalternatief door het ontbreken van het scherm Merselo en een hogere geluidemissie (124 dB(A)).

Tabel 7.5. Effectbeoordeling geluidemissie in vergelijking met het NAhis

Beoordelingsaspect		NAhis	Va1	Va6
Geluidsbelast oppervlak	>50 dB(A) incl. toeslag	0	+	++
	>50 dB(A) excl. toeslag	0	+	++
Aantal geluidsbelaste woningen	>50 dB(A) incl. toeslag	0	+	++
	>50 dB(A) excl. toeslag	0	+	++

Uit de vergelijking van de geluidvarianten met het NAhis blijkt dat de invloed van het geluid sterk afneemt, in beide situaties. Het geluidbelaste oppervlak neemt respectievelijk met ongeveer 850 ha (Va1) en 1.150 ha (Va6) af. Het verschil in het aantal geluidbelaste woningen mag ook fors worden genoemd. Beide varianten zijn als positief beoordeeld, met dit verschil dat Va6 in vergelijking met het NAhis als een zeer positieve verandering wordt bestempeld.

Beoordeling t.o.v. het nulalternatief zonder circuit (NAzon)

In tabel 7.6 zijn de geluidvarianten vergeleken met het nulalternatief zonder circuit (NAzon). In het NAzon is de geluidbelasting in de omgeving van het plangebied gereduceerd tot nul. Het voornemen onderscheidt zich in deze vergelijking in negatieve zin; het zorgt voor een relatief forse toename in geluidhinder. De variant met een geluidwal van tien meter is als zeer negatief (- -) beoordeeld. Va6 is dankzij de geoptimaliseerde geluidafscherming als negatief (-) bestempeld.

Tabel 7.6. Effectbeoordeling geluidemissie in vergelijking met het nulalternatief zonder circuit (NAzon)

Beoordelingsaspect		NAzon	Va1	Va6
Geluidsbelast oppervlak	>50 dB(A) incl. toeslag	0	- -	-
	>50 dB(A) excl. toeslag	0	- -	-
Aantal geluidsbelaste woningen	>50 dB(A) incl. toeslag	0	- -	-
	>50 dB(A) excl. toeslag	0	- -	-

7.2 Bodem en water

Gelet op de mogelijke gevolgen voor bodem en water is aandacht besteed aan de deelaspecten bodem, grondwater en hemelwaterverwerking. Omdat binnen het plangebied geen oppervlaktewater voorkomt en ook niet in de directe omgeving is dit deelaspect buiten beschouwing gebleven.

7.2.1 Beoordelingscriteria

De beoordelingscriteria voor bodem en water zijn afgeleid uit het milieubeleid inzake bodem en grondwaterbescherming en de zorg voor een doelmatige verwerking van het hemelwater (WB21).

De provincie Limburg beschrijft in het document 'De Watertoets – Samenwerking van Ruimte en Water' (juni 2004) de procedurele aspecten van de watertoets met onder meer aandacht voor de rol van de verschillende, betrokken actoren. Verder wordt ook aandacht besteed aan de gewenste inhoud van de waterparagraaf in het bestemmingsplan (zie bijlage 5).

Van de hierin vermelde doelstellingen zijn de volgende relevant voor het plangebied:

- Het grondwater voldoet in 2022 overal in Limburg aan de basiskwaliteit. Grondwater krijgt of behoudt voldoende kwaliteit om als grondstof voor drinkwater te dienen en andere hoogwaardige toepassingen;
- De vuiluitwerp uit rioolstelsels wordt teruggebracht tot op het basisniveau;

Het waterschap Peel en Maasvallei geeft in haar Beleidsnotitie 'Water in een bebouwde omgeving' (2006) op hoofdlijnen de belangrijkste (financiële) keuzes aan ten aanzien van het beheer van water in een bebouwde omgeving. Ten aanzien van afkoppeling wordt gesteld:

- 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.

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

Onderstaande beoordelingscriteria zijn uit het vigerende beleid voor bodem en water afgeleid (zie bijlage 1).

Tabel 7.7. Beoordelingscriteria voor bodem en water

Deelaspect	Beoordelingsaspect	Eenheid	Norm
Bodem	Bodemkwaliteit	Mate van verontreiniging	Kwaliteitsklasse
	Grondbalans	Hoeveelheid in m ³	Neutraliteit
Grondwater	Grondwaterstand	Gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG)	Wijziging GHG
Hemelwater	Stelselkeuze	Inrichting hemelwaterafvoerstelsel	Duurzaamheid
	Kwaliteit infiltratiewater	Mate van verontreiniging	Risico's

7.2.2 Effectbeschrijving

Bodem

Gelet op de huidige bodemkwaliteit van het plangebied zijn er geen milieuhygiënische belemmeringen voor de realisatie van het circuit. Verder zullen naar verwachting de ontwikkeling van het circuit en het toekomstige gebruik ervan geen nadelige gevolgen voor de bodemkwaliteit hebben. Het hemelwaterbeheer en de geplande afvoer van afvalwater voorkomen dat gemorste stoffen (benzine, olie) in het bodemmateriaal kunnen doordringen (zie hierna onder 'hemelwater').

Gelet op het huidige agrarische gebruik is het bodemprofiel binnen het plangebied sterk geroerd. De ontwikkeling van het circuit kan hier geen verdere schade aan toebrengen. Het crosscircuit wordt deels opgehoogd voor de aanleg van meerdere springheuvels. De hiervoor benodigde grond komt vrij uit het werk, onder meer bij het vrijgraven van de fundering van de verschillende bouwwerken.

Voor de geluidwal wordt grond aangevoerd. In totaal 80.000 m³. Deze grond is afkomstig uit verschillende depots binnen de gemeente Venray en is licht verontreinigd (categorie 1). Dit laatste betekent dat:

- De samenstellingwaarden uit bijlage 1 van het Bouwstoffenbesluit (Bsb) worden overschreden;
- Geen van de samenstellingwaarden voor grond uit bijlage 2 van het Bsb worden overschreden;
- De grond op zodanige wijze kan worden gebruikt dat, ook indien geen isolatiemaatregelen worden genomen, geen van de immissiewaarden voor anorganische verontreinigingen wordt overschreden. De nuttige toepassing van deze grond wordt door de overheid gestimuleerd en wordt onder meer ook op grote schaal toegepast in geluidwallen langs de Nederlandse snelwegen.

Grondwater

Gelet op het waterbeheer bestaan er geen risico's op verontreiniging van het grondwater.

De gemiddeld hoogste grondwaterstand staat circa 1,5 meter onder maaiveld. De aanleg van het circuit vereist voor enkele onderdelen een maximale drooglegging van 1 meter. Hiervoor hoeft geen drainage plaats te vinden ook niet tijdelijk.

Hemelwater

In de voorgestelde waterafvoer wordt onderscheid gemaakt in drie stelseltypes: schoon hemelwater, potentieel verontreinigd hemelwater en afvalwater. Deze driedeling biedt voldoende waarborg voor een duurzame bescherming van de bodem en (grond)waterkwaliteit binnen en buiten het plangebied. Wat betreft het beheer van dit stelsel worden afspraken gemaakt met het waterschap die tevens regelmatig de kwaliteit van de verschillende waterstromen controleert.

De meest nabij gelegen aansluiting op het persriool ligt op circa 500m afstand van het plangebied. De capaciteit van de daar gelegen leiding is voldoende groot voor de afvoer van de aangeboden hoeveelheid afvalwater. In dit geval huishoudelijk afvalwater (toilet ruimtes, tappunten) en het water afkomstig uit ruimtes waar aan auto's en motoren wordt gesleuteld en/of met brandstoffen wordt gewerkt.

Het hemelwater afkomstig van potentieel verontreinigde verhardingen wordt via olie afscheidingsinstallaties gezuiverd. Binnen de arena is de dosering van deze installatie geregeld via een waterbuffer; buiten de arena liggen in de paddock meerdere vergelijkbare olieafscheidings met een capaciteit van 10 l/s. In dit MER wordt er van uitgegaan dat de gezamenlijke capaciteit van deze filters voldoende groot is om een maatgevende regenbui te kunnen verwerken. Het voorgezuiverde water wordt vervolgens via leidingen naar enkele infiltratiesloten binnen het plangebied gebracht. De situering van de filters en infiltratiesloten is op meerdere kaarten weergegeven (zie bijlage 8).

Eventuele sporen van olie- of benzineverontreiniging die op deze wijze toch nog in het milieu terecht komen worden grotendeels door bacteriële activiteiten in de bodem afgebroken. Het effect op de bodem en grondwaterkwaliteit is daarom marginaal klein.

Variant hemelwaterafvoer

Als variant is onderzocht of het mogelijk is om een grotere waterstroom via het riool af te voeren. De capaciteit van de aanwezige persleiding is te klein voor deze waterstroom. Om toch dit mogelijk verontreinigde regenwater te kunnen afvoeren moet een extra persleiding met een diameter van ongeveer 100mm over een lengte van naar verwachting enkele kilometers worden aangelegd inclusief een pompgemaal en een buffercapaciteit van 1.000 – 1.500m³. Bij hevige neerslag wordt het deel van het neerslagwater dat niet meteen kan worden afgevoerd tijdelijk opgeslagen.

In deze situatie wordt dus ook het hemelwater van de potentieel verontreinigde verhardingen naar de RWZI afgevoerd. Deze waterstroom wordt binnen het plangebied voorgezuiverd via de hiervoor beschreven systeem van filters.

Het voordeel van deze inrichting is dat op deze manier volledig wordt voorkomen dat sporen van olie- of benzineverontreiniging in het milieu terecht komen. Aangezien het

echter om marginale verschillen gaat, dringt zich de vraag op of de extra investering die hiervoor moet worden gepleegd (indicatief geschat op € 500.000,00) en het nadeel van verdund afvalwater richting RWZI opweegt tegen de voordelen.

Tabel 7.8. Effecten bodem en water gelet op de voorgestelde inrichting (BA)

Deelaspect	Beoordelingsaspect	BA
Bodem	Bodemkwaliteit	Blijft binnen het plangebied onveranderd
	Grondbalans	Aanvoer van 80.000 m ³ licht verontreinigde grond
Grondwater	Grondwaterstand	Geen verandering, de natuurlijke drooglegging is voldoende groot
Hemelwater	Stelselkeuze	Gescheiden afvoer van afvalwater en hemelwater
	Kwaliteit infiltratiewater	Schoon, voldoet aan de wettelijk gestelde normen

7.2.3 Effectbeoordeling

Nulalternatief

Uit de vergelijking van de hiervoor beschreven effecten met het nulalternatief blijkt dat de voorgestelde inrichting op onderdelen zeer positief scoort, vooral door de wijze waarop het hemelwater en het afvalwater worden verwerkt (zie tabel 7.9).

Tabel 7.9. Effectbeoordeling bodem en water in vergelijking tot het nulalternatief (NA)

Deelaspect	Beoordelingsaspect	NA (zie 6.2)	BA
Bodem	Bodemkwaliteit	De negatieve invloed van het huidige circuit blijft voortbestaan	+
	Grondbalans	Geen aanvoer en verwerking van lichtverontreinigde grond	-
Grondwater	Grondwaterstand	Ongewijzigd	0
Hemelwater	Stelselkeuze	Geen onderscheid in verwerking, al het water zakt weg in de bodem	++
	Kwaliteit infiltratiewater	Verontreinigd met benzine en olieresten, schoonmaakmiddelen etc.	++

De grondbalans valt negatief uit omdat 80.000m³ moet worden aangevoerd voor de aanleg van de geluidwal. Het betreft wel grond die gelet op de kwaliteit doeltreffend wordt ingezet. De tijdelijke effecten van de aanvoer van deze grond worden in hoofdstuk 8 beschreven.

Nulalternatief historisch gezien

Uit de vergelijking van de effecten met het nulalternatief historisch gezien komen dezelfde verschillen naar voren als in de vergelijking met het nulalternatief (zie tabel 7.8). De effecten zijn vergelijkbaar beoordeeld.

Nulalternatief zonder circuit

Indien de effecten op bodem en water worden vergeleken met het nulalternatief zonder circuit (NAzon) scoort het voornemen neutraal. De aanvoer en verwerking van licht verontreinigde grond wordt als negatief beoordeeld.

Tabel 7.10. Effectbeoordeling bodem en water in vergelijking tot het nulalternatief zonder circuit (NAzon)

Deelaspect	Beoordelingsaspect	NAzon	BA
Bodem	Bodemkwaliteit	De negatieve invloed van het huidige circuitgebruik valt weg	0
	Grondbalans	Geen aanvoer en/of verwerking van licht verontreinigde grond	-
Grondwater	Grondwaterstand	Ongewijzigd	0
Hemelwater	Stelselkeuze	n.v.t.	0
	Kwaliteit infiltratiewater	Diffuse infiltratie schoon hemelwater	0

7.3 Natuur

Hierna wordt aandacht besteed aan de gevolgen van geluidhinder voor de kwaliteit van de aanwezige natuurgebieden en de betekenis daarvan voor de fauna. Gelet op de beschreven geluidvarianten gaat primair de aandacht uit naar de geluidvariant Va6: geluidwal met overhellend scherm, 12,6 m hoog, geheel gesloten door aansluiting op de hoofdtribune. Het verschil in afscherming is in vergelijking met de overige in beschouwing genomen geluidvarianten zo groot dat bij deze inrichting ook de beste kansen liggen voor natuur. Bij de overige varianten zijn de effecten aanmerkelijk groter.

Als onderdeel van het voornemen en ter compensatie van de negatieve gevolgen van het circuit op de natuur zijn van twee bedrijven de landbouwactiviteiten naar ander locaties buiten het POG gebied verplaatst. Hierna wordt ingegaan op de effecten van deze verplaatsing.

7.3.1 Beoordelingscriteria

Onderzoek heeft aangetoond dat geluid een verstorend effect kan hebben op het broedsucces van vogels (Reijnen et al., 1992, 1995, 1996, 1997, Foppen et al., 2002) De effecten van geluid op vogels variëren per soort. Solitair levende vogels zijn minder gevoelig dan vogels die in een groep leven. Bij een zich herhalend geluid treedt voor meerdere soorten gewenning op (een foeragerende buizerd nabij de snelweg). Over het algemeen echter leidt een toename in geluidhinder tot een verandering in de verspreiding van de avifauna waarbij de verschillende soorten in hun rust- en/of in hun foerageergebied worden getroffen.

Om het verstorende effect op broedvogels te kwantificeren wordt uitgegaan van het effect voor alle soorten gezamenlijk (Reijnen et al., 1997). Deze informatie is alleen beschikbaar voor bos en open weidegebied. Voor open weide is de drempelwaarde 47 dB(A) en voor bos 42 dB(A) waarbij sprake is van een dichtheidsafname van de broedvogelaantallen (voor een toelichting op de methode zie bijlage natuur).

Tabel 7.11. Beoordelingscriteria natuur

Deelaspect	Beoordeling	Eenheid	Norm
Gebieden	Geluidcontour 42 dB(A)	Oppervlaktemaat	Ruimtebeslag EHS / POG gebieden
	Geluidcontour 47 dB(A)	Oppervlaktemaat	Ruimtebeslag EHS / POG gebieden
	Afname ammoniakdepositie	Hoeveelheid binnen EHS	Kwalitatief
Soorten	Geluidgevoeligheid	Aantal soorten	Open gebied: 47 dB(A)
			Gesloten gebied (bos): 42 dB(A)

Naar verwachting verandert door de uitplaatsing van de landbouwactiviteiten de lokale luchtkwaliteit. De lokale ammoniakuitstoot wordt sterk verminderd met gunstige gevolgen voor het tegengaan van verzuring.

7.3.2 Effectbeschrijving

Beschermde gebieden

De geluidemissie heeft bij uitvoering van geluidvariant 6 de minste consequenties voor de natuur (zie tabel 7.12). Het verschil in geluidafscherming is evident (vergelijk Va1 en Va6). In beide varianten neemt in vergelijking met het nulalternatief (NA) de omvang van het geluidbeïnvloede gebied af. Meest ten gunste van het EHS gebied en in mindere mate voor het POG gebied. Bijvoorbeeld gelet op de 47 contour neemt in Va1 de beïnvloeding van de EHS met 30% af en daarentegen in POG gebied met 50% toe. In Va6 is de uitwerking positiever. In beide gebieden neemt de invloed van het geluid af, namelijk met 85% in de EHS en ruim 30% in de POG gebieden.

Tabel 7.12. Effecten geluidbelasting op natuur, uitgewerkt voor het NA, Va1 en Va6.

Beoordelingscriterium		Geluidbelast oppervlak in ha			
		NA	NAhis	Va1	Va6
EHS	> 47 dB(A)	147	461	101	23
POG	> 47 dB(A)	56	141	82	38
Totaal	> 47 dB(A)	203	602	183	61
EHS	> 47 - 42dB(A)	191	220	176	104
POG	> 47 - 42 dB(A)	53	118	57	44
Totaal	> 47 - 42 dB(A)	244	338	233	148

Door uitplaatsing van de ammoniakemissie van twee landbouwbedrijven neemt de depositie van deze stof in het lokale EHS gebied fors af (bij benadering 20.000 mol op jaarbasis). Verder wordt de neerslag wordt hierdoor iets minder zuur wat op termijn gunstig is voor de bodemkwaliteit.

Beschermde soorten

Het effect van de voorgenomen activiteit op het voorkomen van planten is nihil. Het plangebied kent door het agrarische karakter en de agrarische beheersvoering geen beschermde of bijzondere soorten. Door realisatie van de voorgenomen activiteit ontstaat op de locatie van het huidige circuit ruimte voor de ontwikkeling van schraalgrasland en droge heide (circa tien ha).

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 (zie tabel 9.12).

De nieuwbouw op de toekomstige locatie resulteert in het verdwijnen van een akkerbouwgebied van circa 15ha 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 naar elders moeten uitwijken, zoals buizerd (3x) en sperwer (1x).

Op basis van de inventarisatie van Groen-planning (2007) 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 kaart 11, bijlage 2). Het betreft tien bosvogelsoorten waaronder drie paar nachtzwaluw. Drie paar grutto's hebben territoria in de 47dB(A) contour.

Toch broedt deze soort op korte afstand van het circuit. Blijkbaar heeft een zekere mate van gewenning opgetreden. Verwacht zou mogen worden dat de dichtheden in soorten en aantallen af zou nemen dichterbij het circuit toe. Dit komt echter niet uit het kaartbeeld naar voren. Zelfs op de grondwallen van het huidige circuit broeden vogels, zoals roodborsttapuit en geelgors. Blijkbaar is de invloed van de geluidsbelasting beperkt.

In tabel 7.13 wordt ook een overzicht van de geluidseffecten na realisatie van het basialternatief (incl. Va1). Van 12 soorten liggen de territoria $\geq 25\%$ binnen de geluidscontour van 42dB(A). 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.

Bij enkele soorten die kritischer zijn naar hun leefomgeving neemt de geluidbelasting op het territorium toe, namelijk bij havik, kleine bonte specht en sperwer. Deze soorten hebben minder mogelijkheden om uit te wijken en gewenning aan geluid zal maar in beperkte mate opgetreden.

Tabel 7.13. De gevolgen van het verplaatsen van het circuit op enkele relevante broedvogelsoorten in vergelijking met nulalternatief (Groen-planning 2007). Hierbij is uitgegaan van de 42 dB(A) contour.

Soort	BA (Va1)	Nulalternatief	Soort	BA (Va1)	Nulalternatief
Boomleeuwerik	3	4	Zwarte specht	1	1
Bosuil	1	1	Havik	1	1
Buizerd	3	3	Sperwer	1	
Groene specht	2	2	Torenvalk	1	1
Grote bonte specht	16	15	Nachtzwaluw	3	3
Kleine bonte specht	1	1	Grutto	3	3

Zoogdieren

Het plangebied is onderdeel van het foerageergebied van meerdere zoogdiersoorten. Doordat de helft van het gebied een ander grondgebruik krijgt, gaat hier de functie van voedselgebied verloren. Het resterende bouwland wordt omgezet in grasland (acht hectare). Dit houdt onder meer in dat de meeste van de hier foeragerende soorten (haas, konijn, ree, muizen) zich wel kunnen handhaven te meer daar deze soorten het gebied vooral in de ochtend- en avonduren gebruiken als het nog rustig is. De aanwezige populaties zullen naar verwachting wel in aantal achteruitgaan omdat hun foerageerruimte met de helft afneemt. Daar staat overigens tegenover dat met het verdwijnen van het huidige circuit er ook ruimte voor natuurontwikkeling bijkomt. Nadat dit terrein is gesaneerd, zal het zich langzaam ontwikkelen in de richting van heide of voedselarm bos.

Gelet op de huidige kwaliteit van het plangebied als voedselgebied en de soorten die hiervan gebruik maken is het effect van de verplaatsing van het circuit op deze diergroep als marginaal negatief geschat.

Amfibieën en reptielen

De verplaatsing en ontwikkeling van het circuit op de nieuwe locatie heeft geen gevolgen voor de amfibieën of reptielen die in de omgeving van het plangebied zijn aangetroffen. Hun biotoop ligt op enige afstand buiten de hekken van het circuit en de voorgestelde infiltratiesloten liggen voldoende geïsoleerd van deze terreinen.

Insecten

Ook heeft het voornemen geen gevolgen voor de insecten die in de omgeving van het plangebied zijn aangetroffen. Op de huidige locatie ontstaan na de verhuizing wel mogelijkheden voor het creëren van nieuwe insectenbiotopen.

Gevolgen voor natuur bij geluidvariant 6 (Va6)

De afname in geluidemissie in de situatie van geluidvariant 6 (Va6) zal de hiervoor beschreven effecten enigszins verminderen. De invloed op de thans voorkomende soorten is echter min of meer vergelijkbaar. Het aantal soorten met territoria $\geq 25\%$ binnen de geluidscontour van 42dB(A) blijft 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. Ten opzichte van de huidige situatie treedt een sterke verbetering op.

Bij enkele soorten die kritischer zijn naar zijn leefomgeving neemt de geluidbelasting op het territorium toe, namelijk bij havik, kleine bonte specht en sperwer. Deze soorten hebben minder mogelijkheden om uit te wijken en gewenning aan geluid zal maar in beperkte mate opgetreden

In onderstaande tabel 7.14 zijn de hiervoor beschreven effecten samengevat.

Tabel 7.14. Samenvatting effecten natuur bij twee geluidvarianten: Va1 en Va6

Deelaspect	Beoordeling	Basisalternatief (Va1)	Basisalternatief + Va6
Gebieden	Natura 2000	Geen verstoring, geen gevolgen	Vergelijkbaar
	EHS	101 ha binnen 47 dB(A) en 176 ha in 42-47 dB(A)	Respectievelijk 23 en 104 ha
	POG	82 ha binnen 47 dB(A) en 57 ha in 42-47 dB(A)	Respectievelijk 38 en 44 ha
Broedvogels	Strikt beschermd	Bedreigd: 9 soorten met 32 broedlocaties Sterk bedreigd: 3 soorten, 3 broedlocaties	Bedreigd: 9 soorten met 32 broedlocaties Sterk bedreigd: 3 soorten, 3 broedlocaties
	Rode lijst	Vernietiging: 2 soorten met 8 broedlocaties	Vernietiging: 2 soorten met 8 broedlocaties
	Overige soorten	Merkbare effecten kwaliteit foerageergebied	Merkbare effecten op kwaliteit foerageergebied

7.3.3 Effectvergelijking en –beoordeling

Nulalternatief

In tabel 7.15 zijn de hiervoor beschreven effecten vergeleken met het nulalternatief en beoordeeld. In de directe omgeving van het huidige circuit bevinden zich 35 broedlocaties van tien strikt beschermde soorten. Deze soorten kunnen zich onder de huidige omstandigheden handhaven ondanks het feit dat een (groot) deel van hun leefgebied binnen de invloedssfeer van het huidige circuit ligt (binnen de 47 dB(A) contour). Naar verwachting hangt dit samen met het laag frequente gebruik van het circuit, wat ook geldt voor het nulalternatief.

De realisatie van het basisalternatief inclusief geluidvariant 6 houdt in dat in vergelijking met het nulalternatief de natuur er licht op vooruit gaat. Doordat de geluidhinder afneemt, neemt de kwaliteit van het leefgebied van de aanwezige broedvogelsoorten ten westen en noorden van het plangebied, onder meer rond het huidige circuit in omvang toe. Naar verwachting zal daardoor het aantal broedparen van soorten als grutto enigszins groeien. Daar staat tegenover dat soorten als havik, sperwer, buizerd als gevolg van het voornemen een deel van hun leef(voedsel)gebied verliezen evenals enkele rode lijstsoorten als veldleeuwerik en graspieper.

De afname in ammoniakemissie leidt op termijn tot verbetering van de bodemkwaliteit en naar verwachting ook tot een toename in de diversiteit van de bodemfauna.

Tabel 7.15. Effecten van het BA (Va1) en BA (+ Va6) vergeleken met het NA

Deelaspect	Beoordelingsaspect	Gevolgen nulalternatief	BA (Va1)	BA + Va6
Gebieden	Natura 2000	Geen verstoring, geen gevolgen	0	0
	EHS	147 ha binnen 47 dB(A) en 191 ha in 42-47 dB(A)	+	++
	POG	56 ha binnen 47 dB(A) en 53 ha in 42-47 dB(A)	-	+
Broedvogels	Strikt beschermd	<i>Bedreigd</i> : 11 soorten met 34 broedlocaties	-	-
	Rode lijst	Niet bedreigd: 2 soorten met 8 broedlocaties	-	-
Overige soorten		Handhaving kwaliteit foerageergebied	-	-

Nulalternatief historisch gezien

De gevolgen van het nulalternatief historisch gezien onderscheiden zich op twee manieren van het nulalternatief. Er is uitgegaan van een zwaardere bronemissie (124 in plaats van 117 dB(A) en het circuit wordt intensiever gebruikt, ongeveer vergelijkbaar met het geplande voornemen. Naar verwachting zullen meerdere broedparen die zich in de huidige situatie en nulalternatief nog goed kunnen handhaven bij het nulalternatief historisch gezien uit het gebied verdwijnen.

In vergelijking met deze referentiesituatie zal de verplaatsing van het circuit gunstiger uitpakken dan hiervoor reeds blijkt uit de vergelijking met reguliere nulalternatief. De hiervoor genoemde strikt beschermde soorten zullen zich dan kunnen handhaven. Het leefgebied van deze soorten zal in vergelijking met het nulalternatief historisch gezien sterk verbeteren. Daar staat tegenover dat een aantal soorten in de omgeving van het plangebied ruimte moeten inleveren en mogelijk uit het gebied verdwijnen (cf. de vergelijking met nulalternatief)

Tabel 7.16. Effecten van het BA (+Va1) en BA (+ Va6) vergeleken met het NAhis

Deelaspect	Beoordeling	Gevolgen NAhis	BA (Va1)	BA + Va6
Gebieden	Natura 2000	Geen verstoring, geen gevolgen	0	0
	EHS	461 ha binnen 47 dB(A) en 220 ha in 42-47 dB(A)	+	++
	POG	141 ha binnen 47 dB(A) en 118 ha in 42-47 dB(A)	+	+
Broedvogels	Strikt beschermd	<i>Sterk bedreigd</i> : 11 soorten met 34 broedlocaties	+	+
	Rode lijst	Niet bedreigd: 2 soorten met 8 broedlocaties	-	-
Overige soorten		Handhaving foerageergebied, kwaliteit verminderd	-/0	-/0

Nulalternatief zonder circuit

In tabel 7.17 zijn de beschreven effecten van het voornemen vergeleken met het nulalternatief waarin het circuit is verdwenen.

Tabel 7.17. Effecten van de voorgestelde inrichting (BA + Va1 of Va6) vergeleken met het nulalternatief zonder circuit

Deelaspect	Beoordelingsaspect	Gevolgen nulalternatief zonder circuit	BA (Va1)	BA + Va6
Gebieden	Natura 2000	Geen verstoring, geen gevolgen	0	0
	EHS	Idem	--	-
	POG	Idem	--	-
Broedvogels	Strikt beschermd	Idem	--	--
	Rode lijst	idem	-	-
Overige soorten		Geen relevante effecten	-	-

In vergelijking met het nulalternatief zonder circuit is over het algemeen sprake van een negatieve ontwikkeling. Door de ligging van het circuit en het intensieve gebruik worden meerdere broedparen van strikt beschermde soorten in hun voorbestaan bedreigd (zie tabel 7.12).

7.4 Landschap, cultuurhistorie, archeologie

In het kader van het landschap wordt aandacht besteed aan de visuele gevolgen van de voorgestelde inrichting. Het circuit ligt in een landelijke omgeving met een vrij gesloten karakter aan de noord, oost en zuidzijde. Ten westen van het huidige en ook het toekomstige circuit is het terrein vrij open (luchtmachtbasis).

Gelet op cultuurhistorie en archeologie is zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie geen sprake van aantasting van bestaande waarden. Deze deelaspecten zijn daarom buiten beschouwing gebleven.

7.4.1 Beoordelingscriteria

In onderstaande tabel is aangegeven hoe de ligging van het circuit in het landschap wordt beoordeeld.

Tabel 7.18. Beoordelingscriteria landschap

Deelaspect	Beoordeling	Eenheid	Norm
Visueel	Zichtbaarheid	Hoogte, contrast	Mate van zichtbaarheid

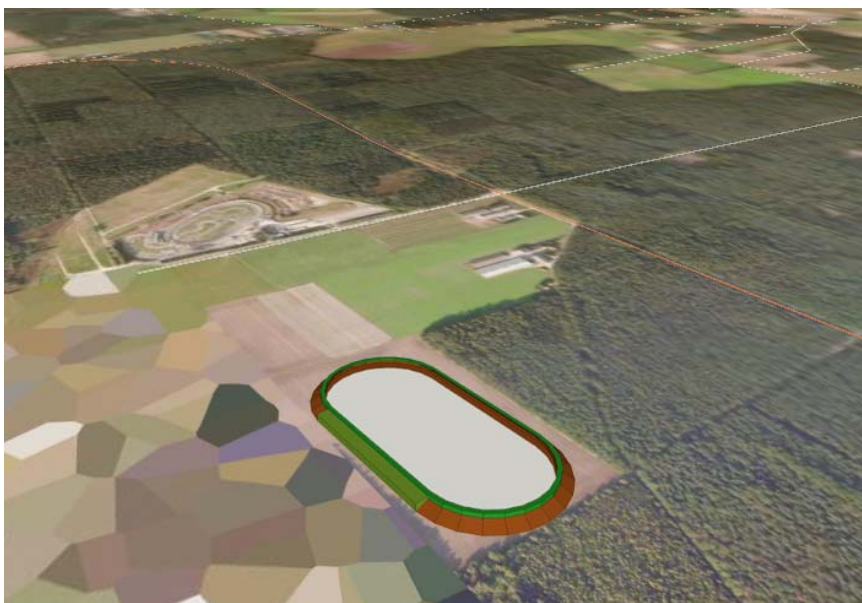
7.4.2 Effectbeschrijving

Het circuit met zijn gebouwen, tribune en geluidscherm wijkt als grootschalig element sterk af van de andere bebouwing in de landelijke omgeving. Om het effect hiervan sterk te verminderen wordt de geluidwal beplant met bomen en struiken die ook in de natuurlijke omgeving zijn terug te vinden. Aan de westzijde is de daar gelegen tribune vanaf grote afstand zichtbaar.

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. 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 7.1. Fotomontage visuele aspecten ligging Circuit de Peel (bovenaanzicht)



Geluidwal met scherm, zicht vanaf Bakelsedijk



Begro



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



7.4.3 Effectbeoordeling

De ligging van het nieuwe circuit in het huidige landschap wordt ondanks de genomen, camouflerende maatregelen als negatief beoordeeld, zowel in vergelijking met het nulalternatief als met het nulalternatief historisch gezien. In vergelijking met het nulalternatief zonder circuit is de landschappelijke ligging als extra negatief beoordeeld.

8 EVALUATIE

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het basisalternatief integraal geëvalueerd op grond van de effectenbeoordeling uit hoofdstuk 7. Wat betreft de inrichting wordt uitgegaan van de meest geoptimaliseerde geluidvariant: Va6 (12,6 meter hoog, overhellend scherm voorzien van geluidabsorberend materiaal). De evaluatie gebeurt tegen de achtergrond van drie referentiesituaties: het nulalternatief, het nulalternatief historisch gezien en het nulalternatief zonder circuit. In paragraaf 8.3 worden de tijdelijke effecten belicht die grotendeels samenhangen met de noodzakelijke bouwactiviteiten tijdens de ontwikkelingsfase: transport, bouwgeluiden e.d. In de laatste paragraaf (8.4) wordt het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) beschreven. In dit alternatief is maximaal rekening gehouden met mitigerende maatregelen om de beschreven negatieve effecten te verminderen.

8.2 Het basisalternatief (inclusief Va6)

Het basisalternatief (BA) is tegen de achtergrond van drie referentiesituatie beoordeeld (zie hoofdstuk 7). De resultaten hiervan worden in onderstaande tabellen herhaald (zie tabellen 8.1, 8.2 en 8.3). Wat betreft de geluidimmissie is in de verschillende beoordelingstabellen uitgegaan van de 50 dB(A) contour inclusief toeslag.

Het BA vergeleken met het nulalternatief (NA)

Uit de effectbeoordeling blijkt dat de verplaatsing van het circuit voor enkele milieuaspecten negatief scoort namelijk voor natuur en voor landschap. Er is ook sprake van een negatieve grondbalans: in totaal moet 80.000 m³ grond worden aangevoerd om het circuit te kunnen aanleggen.

Tabel 8.1. Effectbeoordeling basisalternatief t.o.v. het nulalternatief

Deelaspect	Beoordelingsaspect	NA	BA (+Va6)
Geluid	Geluidbelast oppervlak	0	+
	Geluidbelaste woningen	0	0
Bodem en water	Bodemkwaliteit	0	+
	Grondbalans	0	-
	Grondwaterstand	0	0
	Stelselkeuze	0	++
	Kwaliteit infiltratiewater	0	++
Natuur	Natura 2000	0	0
	EHS	0	++
	POG	0	+
	Strikt beschermde soorten	0	-
	Rode lijstsoorten plangebied	0	-
Landschap	Visuele aspecten	0	-

Gelet op de geluidemissie is sprake van een verbetering. Op wedstrijdagen neemt het geluidbelaste oppervlak in vergelijking met het nulalternatief af (ca. 250 ha minder). Het aantal geluidbelaste woningen is vergelijkbaar met het nulalternatief. Deze positieve verandering hangt samen met de voorgestelde geluidafscherming, hiervoor beschreven als geluidvariant 6.

Ofschoon in vergelijking met het NA het aantal wedstrijddagen min of meer gelijk blijft, neemt het dagelijkse gebruik van het circuit sterk toe, namelijk van maximaal acht uur per week naar alle dagen. Er zal meer worden getraind en ook wordt het circuit meer gebruikt voor verschillende commerciële doeleinden (testen van nieuwe auto's, rijvaardigheidstraining voor hulpdiensten, incentives, etc.). Op deze dagen is de geluidemissie echter veel geringer omdat er minder voertuigen op de baan zijn en doorgaans minder hard wordt gereden.

Het regenwater dat in aanraking komt met mogelijk verontreinigde verharding wordt voorgezuiverd via een olieafscheiding. Het infiltratiewater is in vergelijking met het nulalternatief veel schoner. De grondwaterstand blijft onveranderd. In zijn geheel genomen zijn de gevolgen voor bodem en water in vergelijking met het nulalternatief positief tot zeer positief.

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.

Het nieuwe circuit heeft negatieve gevolgen voor het landschap. Als grootschalig element valt het sterk op, vooral door de hoogte van de geluidwal en het daarop geplaatste geluidscherm van samen 12,60 meter hoog. De aanplant op de geluidwal zal de constructie naar verloop van tijd camoufleren. Ook dan is 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 BA vergeleken met het nulalternatief historisch gezien (NAhis)

Het nulalternatief historisch gezien onderscheidt zich van het nulalternatief doordat het circuit in deze situatie intensiever en meer frequent wordt gebruikt (zie tabel 6.6). Verder ontbreekt het scherm Merselo. Omdat het circuit in het EHS gebied ligt en de geluidafscherming beperkt is, heeft het NAhis relatief grotere gevolgen voor het woon- en leefmilieu en voor de natuurlijke kwaliteit van de omringende bossen. Het voornemen scoort in vergelijking met het NAhis dus (veel) gunstiger dan vergeleken met het nulalternatief.

In tabel 8.2 zijn de effecten van het BA (+Va6) beoordeeld in vergelijking met het NAhis. Gelet op de geluidemissie is sprake van een duidelijke verbetering. Op wedstrijddagen neemt de geluidbelaste oppervlakte in vergelijking met het NAhis met ruim duizend hectare af en het aantal geluidbelaste woningen met ongeveer dertig. Het aantal wedstrijddagen is onderling vergelijkbaar evenals het overige gebruik van het circuit.

De voorgestelde waterhuishouding in het BA is gebaseerd op het principe "vasthouden, bergen en afvoeren". Concreet betekent dit dat er sprake zal zijn van gescheiden schoon- en vuilwaterstromen die afzonderlijk worden verwerkt. Het regenwater dat in aanraking komt met de mogelijk verontreinigde verhardingen wordt voorgezuiverd via een olieafscheiding. In zijn geheel genomen zijn de gevolgen voor bodem en water

positief tot zeer positief zoals ook hiervoor in de vergelijking met het nulalternatief. De verschillen zijn echter groter omdat het circuit in het NAhis in vergelijking met het NA veel intensiever wordt gebruikt en daarmee ook het risico van bodemverontreiniging groter wordt. Overigens hebben deze overwegingen in dit MER niet geleid tot een afwijkende effectscore.

Wat betreft natuur is sprake van een duidelijk onderscheid. Het NAhis is wat betreft het gebruik van het circuit vergelijkbaar met het BA. De geluidemissie is in het NAhis echter veel groter, nog groter dan in het NA. Ook omdat het huidige circuit in de EHS ligt, is het effect op de rustverstoring van broedvogels veel groter dan in het BA. Om deze reden worden de effecten van het BA op de strikt beschermde soorten als positief beoordeeld. Wat betreft de overige beoordelingsaspecten voor natuur (ruimtebeslag EHS, POG) is het BA vergelijkbaar beoordeeld als in de vergelijking met het NA: overwegend positief. Gelet echter op het aantal hectare natuurgebied dat ten opzichte van het geluid gunstiger komt te liggen zouden deze effecten ook als sterk positief bestempeld kunnen worden. Dit is niet gebeurd omdat dan te snel voorbij wordt gegaan aan het aantal hectare POG en EHS gebied dat wel nog wordt beïnvloed: respectievelijk 23 en 48 hectare.

Het nieuwe circuit heeft in vergelijking met het NAhis negatieve gevolgen voor het landschap. Dezelfde als hiervoor beschreven onder het NA.

Tabel 8.2. Effectbeoordeling basisalternatief t.o.v. het nulalternatief historisch gezien

Deelaspect	Beoordelingsaspect	NAhis	BA (+Va6)
Geluid	Geluidbelast oppervlak	0	++
	Geluidbelaste woningen	0	++
Water en bodem	Bodemkwaliteit	0	+
	Grondbalans	0	-
	Grondwaterstand	0	0
	Stelselkeuze	0	++
	Kwaliteit infiltratiewater	0	++
Natuur	Natura 2000	0	0
	EHS	0	++
	POG	0	+
	Strikt beschermde soorten	0	+
	Rode lijstsoorten plangebied	0	-
Landschap	Visuele aspecten	0	-/0

Het BA vergeleken met het Nulalternatief zonder circuit (NAzon)

In het nulalternatief zonder circuit (NAzon) verdwijnt het centrum van geluidsport uit de regio. Geen raceactiviteiten, geen geluidemissie, geen rustverstoring. In de vergelijking met deze referentiesituatie scoort het BA neutraal tot zeer negatief. De geluidbelaste oppervlakte neemt met 253 ha toe waarvan 23 ha EHS en 38 ha POG gebied. De effecten op de verspreiding van de broedvogelpopulaties zijn als zeer negatief beoordeeld omdat het BA een (sterke) bedreiging vormt voor het leefgebied van elf strikt beschermde soorten waaronder verschillende soorten roofvogels en spechten (zie tabel 7.13).

Wat betreft bodem, water en landschap scoort het BA in vergelijking met het NAhis hetzelfde als in de vergelijking met de overige nulalternatieven: neutraal tot negatief (landschap). In onderstaande tabel is de beoordeling van het BA met het NAzon als referentiesituatie samengevat (zie tabel 8.3).

Tabel 8.3. Effectbeoordeling basisalternatief t.o.v. het nulalternatief zonder circuit

Deelaspect	Beoordelingsaspect	NAzon	BA (+Va6)
Geluid	Geluidbelast oppervlak	0	-
	Geluidbelaste woningen	0	-
Water en bodem	Bodemkwaliteit	0	0
	Grondbalans	0	-
	Grondwaterstand	0	0
	Stelselkeuze	0	0
	Kwaliteit infiltratiewater	0	0
Natuur	Natura 2000	0	0
	EHS	0	-
	POG	0	-
	Strikt beschermde soorten	0	--
	Rode lijstsoorten	0	-
Landschap	Visuele aspecten	0	-

8.3 Tijdelijke effecten

Gelet op de activiteiten die noodzakelijk zijn voor de aanleg van het circuit is voor de volgende milieuaspecten mogelijk sprake van tijdelijke effecten:

- Verkeer (aantal verkeersbewegingen als gevolg van transport van bouwmaterialen en afvalstoffen);
- Hydrologie (verdroging als gevolg van bronbemaling);
- Hinder (bouwlawaai, licht);
- Natuur (verstoring).

Verkeer

Het verkeer voor het transport van bouwmaterialen (en afvalstoffen) kan lokaal voor enige overlast zorgen. De belangrijkste transportbewegingen verlopen via de Peelweg en de Bakelsedijk. Gelet op de gebruiksintensiteit van de Peelweg (6.000 mtv per etmaal) zal het extra verkeer tijdens de aanlegfase van het circuit nauwelijks merkbaar zijn. Naar verwachting gaat het om gemiddeld vijftien tot twintig transportbewegingen per dag vooral voor de opbouw van de geluidwal, de aanleg van de tribunes en het leggen van de asfaltbanen. In totaal wordt er van uitgegaan dat de ontwikkeling van het nieuwe circuit circa één jaar in beslag neemt.

Voorbeeld: voor de aanleg van de geluidwal moet ongeveer 80.000m³ grond worden aangevoerd. Hiervoor wordt ongeveer zes maanden uitgetrokken. Dit betekent dat gemiddeld per werkdag ongeveer 600 m³ moet worden verwerkt die door ongeveer dertien vrachtwagen met 30 ton laadvermogen worden aangevoerd.

De hiervoor benodigde transportbewegingen zullen vooral voor overlast zorgen in de directe omgeving van het plangebied. Onder meer geldt dit voor de bewoners van de twee woningen die min of meer op de grens van het plangebied staan.

Hydrologie

Binnen het plangebied verlopen de belangrijkste transportroutes via de paddock en de verschillende banen binnen het circuit. Naar verwachting treedt hierdoor geen verdichting op van de bodem buiten het circuit (aan de voet van de geluidwal of het landbouwgebied dat ook als parkeerterrein gaat dienen).

Tijdens de aanlegfase wordt geen bronbemaling toegepast. Gelet op de fluctuaties in de grondwaterstand van de afgelopen jaren ligt de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) nog enkele decimeters beneden de maximaal benodigde funderingsdiepte (is ongeveer 1 meter).

Het afvalwater tijdens de aanlegfase wordt gerioleerd afgevoerd via een nog aan te leggen stelsel dat aansluit op het bestaande persriool.

Hinder

De effecten op de luchtkwaliteit worden tijdens de aanlegfase bepaald door de emissies van het bouwverkeer. De intensiteit van deze verkeersstroom is echter naar verhouding zo klein dat deze effecten gelet op het totale verkeer nagenoeg verwaarloosbaar zijn.

De geluidseffecten worden tijdens de aanlegfase vooral bepaald door het bouwverkeer en machines die worden ingezet voor de aanleg van het circuit: bouwkranen, draglines, e.d.. De bouwwerkzaamheden zorgen voor een geringe verhoging van de geluidsbelasting in de dagperiode. Tijdens de avondperiode ligt het werk stil.

Lichthinder in de avond- en/ of nachtperiode als gevolg van bouwactiviteiten wordt niet verwacht. Er worden maatregelen genomen om ook 's-nachts de veiligheid te kunnen garanderen en de aanwezige bouwmaterialen te beschermen tegen diefstal.

Natuur

Binnen het plangebied komt geen opgaande begroeiing voor die ten behoeve van de aanleg van het circuit moet worden verwijderd.

Voor beschermde inheemse broedvogels geldt een verbod op handelingen die nesten of eieren beschadigen of verstoren. Ook handelingen die een vaste rust- of verblijfsplaats van beschermde vogels verstoren zijn niet toegestaan. Op deze verboden is geen ontheffing mogelijk. In de praktijk betekent dit dat in gebieden waar beschermde vogels broeden in de periode van maart t/m juni geen (nieuwe) werkzaamheden kunnen starten. Bouwwerkzaamheden kunnen daarom het beste in de periode van 15 juli tot 1 maart worden opgestart.

8.4 Meest milieuvriendelijke alternatief

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, aan de binnenzijde voorzien van geluidabsorberend materiaal. De voorgestelde inrichting staat in bijlage 8 afgebeeld.

Uit de hiervoor beschreven evaluatie van de verwachte gevolgen blijkt dat de aanleg van het circuit vooral nadelig werkt voor de kwaliteit van natuur en landschap. In het

kader van het MMA worden nog enkele voorstellen gedaan om de beschreven, negatieve effecten te verzachten. Het betreft voorstellen ten aanzien van de inrichting van het geluidscherm, de inrichting van de hemelwaterafvoer en de programmering.

Inrichting van het geluidscherm

Het circuit valt door de hoogte van het geluidscherm (-wal) sterk op in het landschap. Weliswaar camoufleren de omringende bossen de ligging van het circuit zodat deze vanaf de omliggende wegen niet of nauwelijks te zien is. Vanuit het open veld (luchtmachtbasis) oogt het circuit de eerste jaren echter als een grootschalig stedelijk bouwwerk dat naar verloop van tijd door de aanplant op de geluidwal transformeert in kunstmatige heuvel.

Als mitigerende maatregel wordt voorgesteld om het gekantelde geluidscherm (30°) evenals de tribune af te dekken met een vegetatiedak (vetplanten). 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 (tegen hitte van de zon).

Water

Voor het waterbeheer zijn twee varianten beschreven. In de variant die onderdeel is van het basialternatief is als uitgangspunt gehanteerd dat het regenwater van potentieel verontreinigde verharding ter plaatse van het circuit wordt gezuiverd en vervolgens wordt afgevoerd naar nabij gelegen infiltratiesloten. In een tweede variant wordt er van uitgegaan dat het water na voorzuivering via het riool wordt afgevoerd. Naar verwachting zijn aan deze afvoerwijze vrij hoge kosten verbonden omdat hiervoor over een lengte van meerdere kilometers een nieuwe afvoerleiding moet worden gelegd met een voldoende grote waterbuffer (>1.000m³).

Gelet op de doeleinden van het MMA heeft de gerioleerde afvoer de voorkeur. Daarmee wordt met zekerheid voorkomen dat de omgeving van het circuit verontreinigd raakt met sporen van benzine- of olieresten. Na voorzuivering zijn echter nagenoeg alle resten van deze stoffen uit het water verwijderd. De vraag die zich opdringt is of de hoge kosten die met de aanleg van het afvoerstelsel zijn gemoeid opwegen tegen het milieuvoordeel. Zeker als er ook nog rekening mee wordt gehouden dat de extra aanvoer van verdund afvalwater het zuiveringsrendement van de RWZI nadelig beïnvloedt en het zuiveringsproces van de RWZI niet specifiek is ingericht voor het wegvangen van olie of benzineresten.

Natuur

Het intensieve gebruik van het circuit, iedere dag van 09.00 tot 18.00. Weliswaar in een sterk wisselende bezetting maar toch zodanig dat wordt verwacht dat dit ten koste gaat van de natuurlijke kwaliteit van direct aangrenzende bos- en graslandpercelen; het leefgebied van enkele daar aanwezige broedparen van elf strikt beschermde vogelsoorten wordt (sterk) aangetast met het risico dat ze uit het gebied verdwijnen. Het geluidniveau op de broedplekken van deze soorten is tijdens wedstrijddagen zo groot dat de kwaliteit daarvan afneemt. Indien deze dagen buiten het begin van het broedseizoen worden gepland en slechts een beperkt aantal keren per jaar worden gehouden, is het effect – het verdwijnen van deze soorten – minder heftig of mogelijk zelfs niet aanwezig.

Als mitigerende maatregel wordt daarom voorgesteld om tijdens het broedseizoen (half maart – eind mei) het aantal grote wedstrijden tot een minimum te beperken.

9 HOE NU VERDER?

9.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden twee onderwerpen beschreven. Eerst wordt ingegaan op de vraag of er voldoende informatie beschikbaar was voor het doel van dit MER (zie 9.2). Daarna wordt een voorstel gedaan voor het evaluatieprogramma waarmee de mogelijke gevolgen van het circuit na realisatie, worden bijgehouden en geëvalueerd.

9.2 Leemten in kennis

Hierna wordt beschreven welke informatie bij het opstellen van het MER niet beschikbaar was en welke invloed dit heeft op de beschrijving van de effecten. Per milieuaspect volgt een kort overzicht.

Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur en kenmerken zijn in voldoende mate geïnteriseerd en beschreven.

Geluid

Voor geluid geldt dat aangenomen mag worden dat voertuigen waarmee wordt geracet in de toekomst stiller worden. De mate waarin is niet bekend maar gezien de maatschappelijke druk nationaal en internationaal gezien, zal de industrie daarop reageren met nog stillere motoren.

Er zijn geen belangrijke leemten in kennis voor geluid. De berekende emissies zijn gebaseerd op gemeten bronwaarden. De verspreiding van het geluid is berekend met een voor dit doel algemeen gangbaar modeltype.

Luchtkwaliteit

Bij de bepaling van de luchtmissies is uitgegaan van emissiekentallen voor voertuigen zoals deze nu bekend zijn. Naar verwachting zal door technologische ontwikkeling van verbrandingsmotoren en de ontwikkeling van filtersystemen de emissie in de toekomst afnemen. In welke mate dit gebeurt, is op dit moment niet vast te stellen.

Bodem en water

De natuurlijke kenmerken van het plangebied zijn in voldoende mate geïnteriseerd en beschreven.

Natuur

De natuurlijke kenmerken van het plangebied zijn in voldoende mate geïnteriseerd en beschreven. Aanvullend op de reeds beschikbare informatie is in 2007 een uitgebreid veldonderzoek uitgevoerd naar de verspreiding van de verschillende faunagroepen zoals broedvogels, zoogdieren, insecten etc. Ook zijn de aangetroffen plantensoorten beschreven.

Als lastig is ervaren dat de informatie over de geluidgevoeligheid van de fauna nog vrij summier is. Daarom is in onderstaande evaluatie aanbevolen om na de realisatie van het circuit de ontwikkeling in de fauna (broedvogels) te monitoren.

Archeologie

Voor de archeologie is een verkennend onderzoek uitgevoerd. De informatie is voldoende gedetailleerd om dit aspect te kunnen beschrijven.

Landschap

Om de visuele aspecten te kunnen beschrijven zijn fotomontages samengesteld. Mede gebaseerd op de daarin meegenomen veldkennis is de landschappelijke inpassing van het circuit in voldoende mate beoordeeld.

9.3 Evaluatie voornemen (monitoring programma)

Het bevoegd gezag is op basis van de Wet milieubeheer verplicht om een evaluatieprogramma op te stellen. In het besluit over het bestemmingsplan moet de gemeenteraad aangeven wanneer de effecten op het milieu worden geëvalueerd en welk programma hiervoor moet worden gevolgd. Met de hierin verzamelde meetgegevens kunnen de daadwerkelijk optredende effecten worden geëvalueerd en kan het beleid worden aangepast.

Het evaluatieprogramma is enerzijds gericht op het verzamelen van informatie over de geconstateerde leemtes. Anderzijds wordt de ontwikkeling van de milieukwaliteit bijgehouden door de opzet van een meetnet. De resultaten kunnen aanleiding zijn voor aanpassingen in de milieuvergunning of voor het nemen van (aanvullende) mitigerende maatregelen.

Hierna wordt in het kort aangegeven welke onderwerpen in het programma moeten worden meegenomen.

- Metingen waarmee de ontwikkeling in de geluidbelasting wordt bijgehouden op enkele punten buiten het circuit;
- Metingen waarmee de kwaliteit van het infiltratiewater wordt bijgehouden met speciaal aandacht voor mogelijke olie of benzineverontreiniging;
- Uitvoeren van periodiek ecologisch onderzoek, zowel binnen het plangebied als in het aangrenzend gebied waarmee de ontwikkeling van kwetsbare broedvogelpopulaties wordt bijgehouden;
- Uitvoeren van belevingsonderzoek onder de direct omwonenden en andere gebruikers van de omgeving van het circuit.

In tabel 9.1 is aangegeven waarop het evaluatieprogramma zich zou moeten richten.

Tabel 9.1. Evaluatieprogramma

Aspect	Aandachtspunt in het evaluatieprogramma
Verkeer en vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelingen in de verkeersintensiteit op de Peelweg • De verkeersveiligheid op de afslagpunten • Het parkeergedrag
Woon- en leefmilieu	<ul style="list-style-type: none"> • De geluidsbelasting in de omgeving
Water en bodem	<ul style="list-style-type: none"> • Metingen waterkwaliteit infiltratiewater
Natuur	<ul style="list-style-type: none"> • De ontwikkeling in de verspreiding van enkele faunasoorten

10 VERKLARENDE WOORDENLIJST

Alternatief

Mogelijkheid om met de voorgenomen activiteit (in aanvaardbare mate) tegemoet te komen aan de doelstelling(en). De Wet milieubeheer schrijft voor, dat in een MER alleen alternatieven moeten worden beschouwd, die redelijkerwijs in de besluitvorming een rol kunnen spelen. De richtlijnen voor het MER geven mede richting aan dat begrip “redelijkerwijs”.

Autonome ontwikkeling

De toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd.

Bestemmingsplan

Gemeentelijk plan waarin het gebruik en de bebouwingsmogelijkheden van gronden en de aanleg van allerlei andere werken en werkzaamheden wordt geregeld.

Bevoegd gezag

Overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteiten van de initiatiefnemer.

Compensatiebeginsel

Het principe dat bij een aantasting (kwantitatief of kwalitatief) van waardevolle natuurgebieden of landschappen mitigerende en/of compenserende maatregelen moeten worden genomen.

Compenserende maatregel

Het vergoeden van schade aan natuur en landschap die is ontstaan door een ingreep. Dit kan zowel financieel als fysiek door het treffen van positieve maatregelen voor natuur en landschap in het gebied rond die ingreep of elders.

Ecologische Hoofdstructuur

Het door de overheid nagestreefde en in beleidsnota's vastgelegde landelijke netwerk van natuurgebieden en verbindingszones daartussen.

Fauna

De diersoorten.

Flora

De plantensoorten.

Geluidemissie

Uitstoot van geluid van een bron.

Geluidimmissie

Hoeveelheid geluid die op een bepaald punt ontvangen wordt.

Initiatiefnemer

Een natuurlijk persoon, dan wel privaats- of publiekrechtelijk rechtspersoon (een particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, danwel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt.

m.e.r.

De wettelijk geregelde procedure van milieu-effectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming, dat bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieu-effectrapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een activiteit.

m.e.r.-plicht

De verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit.

MER

Milieu-effectrapport: een rapport waarin de resultaten worden neergelegd van het onderzoek naar de milieu-effecten van een voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor.

Mitigerende maatregelen

Maatregelen die worden genomen om de nadelige effecten van activiteiten of fysieke ingrepen te verminderen danwel te voorkomen.

Plan-m.e.r.

Plan-m.e.r. staat voor Plan-milieu-effectrapportage en werd voorheen Strategische Milieubeoordeling of SMB genoemd. Een plan-m.e.r. heeft vele overeenkomsten met een m.e.r.

Richtlijnen

De door het bevoegd gezag na het vooroverleg te bepalen wenselijke inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport.

Startnotitie

Het eerste product in de m.e.r.-procedure, dat de formele start van de procedure markeert.

Voorgenomen activiteit

Datgene, wat de initiatiefnemer voornemens is uit te voeren. Dit is een beschrijving van de activiteit waarin de wijze waarop de activiteit zal worden uitgevoerd en de alternatieven die redelijkerwijs daarvoor in beschouwing worden genomen.

11 LITERATUUR

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

Gemeente Venray, 2006. Bestemmingsplan buitengebied waardeKaart A met daarop het dassenleefgebied binnen de gemeente en de actuele dassenburchten en dassentunnels daarop aangegeven.

Foppen, R., van Kleunen, A., Loos, W.B., nienhuis, j> & Sierdsema, H. 2002. Broedvogels en de invloed van hoofdwegen, een nationaal perspectief. Onderzoeksrapport nr 2002/08 SOVON Vogelonderzoek Nederland, Beek-Ubbergen.

Groen-planning, 2007. Natuuronderzoek MER Circuit de Peel. Gemeente Venray.

Peutz, 2006. 'Onderzoek met betrekking tot de geluidimmissie van motorcrossmotoren en motorcrossterreinen' in opdracht van KNMV te Arnhem.

Poelmans W. & van Diermen J. 1997. Broedvogels van Midden- en Oost-Brabant. Provincie Noord-Brabant.

Provincie Limburg, 2002. Stimuleringsplan Natuur, Bos en Landschap. Tevens Natuurgebieds- en Beheersgebiedsplan. Noord-Limburg-West. Provincie Limburg, Maastricht.

Reijnen M.J.S.M., Veenbaas G. & Foppen R.B.P. 1992. Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties. Dienst Weg- en Waterbouwkunde van Rijkswaterstaat en DLO-Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek.

Reijnen, R. & R. Foppen 1994. The effects of car traffic on breeding bird populations in woodland. I. Evidence of reduced habitat quality for willow warblers *Phylloscopus trochilus* breeding close to a highway. *Journal of Applied Ecology* 31: 85-94.

Reijnen, R. R. Foppen, Ter Braak, C. & Thissen, J. 1995. The effects of car traffic on breeding bird populations in woodland. III. Reduction of density in relation to the proximity of main roads. *Journal of Applied Ecology* 32: 187-202.

Reijnen, R. & R. Foppen 1995. The effects of car traffic on breeding bird populations in woodland. IV. Influence of population size on the reduction of density close to a highway. *Journal of Applied Ecology* 32: 481-491.

Royal Haskoning, 2006. Alternatievenonderzoek Circuit de Peel.

Royal Haskoning, 2006. Voorontwerp bestemmingsplan Circuit de Peel.

Royal Haskoning, 2006. Quickscan flora en fauna Bakelsedijk.

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

Schols, R. & Schepers, F., 1991. De broedvogels van het Noordelijk Peelgebied. Provincie Limburg.

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

=O=O=