

MER Circuit de Peel

Samenvatting

Gemeente Venray

1 juni 2007
Eindrapport
9S2272.A0

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
+31 (0)24 328 42 84 Telefoon
024-3609566 Fax
info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel MER Circuit de Peel
Samenvatting
Verkorte documenttitel
Status Eindrapport
Datum 1 juni 2007
Projectnaam m.e.r. Circuit de Peel
Projectnummer 9S2272.A0
Opdrachtgever Gemeente Venray
Referentie 9S2272.A0/R002/500613/Nijm

Auteur(s) drs. H.C.N. van der Putten
Collegiale toets Drs. B.A.H.V. Brorens
Datum/paraaf
Vrijgegeven door mevr. ir. M. Ruiter
Datum/paraaf

INHOUDSOPGAVE

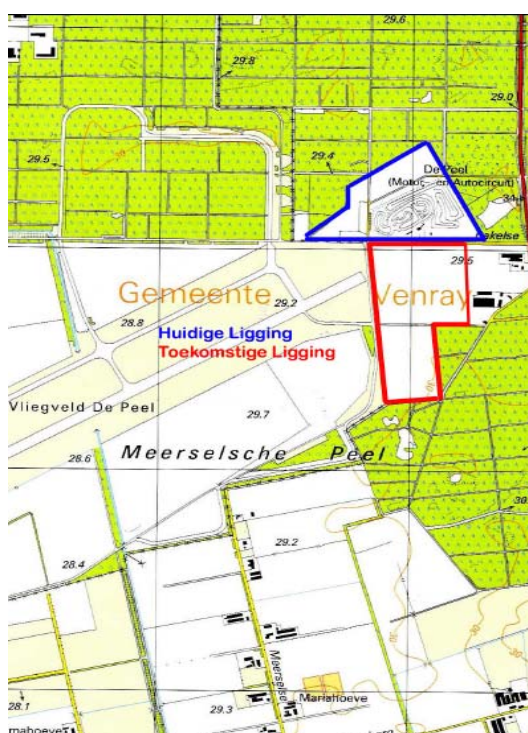
	Blz.
1 HET MER IN VOGELVLUCHT	1
2 HET MAATSCHAPPELIJK BELANG VAN CIRCUIT DE PEEL	5
3 DE GEKOZEN LOCATIE	6
4 DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT	8
5 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	12
6 EFFECTBESCHRIJVING EN –BEOORDELING	13
7 DE HUIDIGE TOESTAND VAN HET MILIEU	14
8 HET NULALTERNATIEF	19
9 EFFECTBESCHRIJVING EN BEOORDELING	21

1 HET MER IN VOGELVLUCHT

Aanleiding

Al 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.

Figuur 1.1. Overzicht plangebied racecircuit De Peel



Hoewel er in het verleden door de gemeente Venray 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.

Doel voornemen

De gemeente Venray wil het Circuit de Peel verplaatsen naar een nieuwe locatie zodat het gebruik van het circuit wettelijk kan worden vastgelegd en de uitoefening van de verschillende lawaaisporten duurzaam is geregeld.

Waarom een milieueffectrapportage

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

Vanwege het feit dat het bestemmingsplan het wettelijke kader schept voor de realisatie van het voornemen en het een m.e.r. beoordelingsplichtige activiteit betreft moet ook de procedure van Plan-m.e.r. worden doorlopen. Deze procedure is in vergelijking met de

Besluit-m.e.r procedure (zie 1.2) minder strak (geen toetsing door de onafhankelijke Commissie m.e.r., geen ter visielegging) en sneller te doorlopen. De Plan-m.e.r. voorziet vooral in informatie voor de onderbouwing van de locatiekeuze, de beoogde ontsluiting en de samenhang met de omgeving (geluidoverdracht, ecologische relaties, groenstructuur).

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

De m.e.r. is onderverdeeld vier werkstappen. Twee daarvan zijn inmiddels afgerond: het opstellen van de startnotitie en de wettelijk voorgeschreven inspraakperiode. Op 21 december heeft de Cie-m.e.r. mede op basis van de inspraakreacties 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 milieueffectrapport (MER)¹

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

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

De belangrijkste conclusies uit het MER

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

Als maatgevende bronemissie is in het MER een wedstrijd dag voor autoraces aangehouden waarbij de wagens gedurende vijf uur zowel gebruik maken van de grote oval als van het kleinere stockcircuit (zie bijlage 8).

Uit deze analyse blijkt dat vooral de hoogte van de geluidafscherming doorslaggevend is. Het verschil in geluidbelasting bij een geluidwal (scherm) van 15m en eenzelfde constructie van 10m is aanzienlijk. De geluidbelaste ruimte neemt in deze vergelijking met circa 30% af, zijnde 180 hectare. Daar staat tegenover dat nog 360 hectare

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

overblijft waarbinnen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. Binnen deze contour liggen twee woningen.

Op basis van de verkregen rekenresultaten is de inrichting van de geluidwal(scherm) verder geoptimaliseerd. Het voorstel is om uitgegaan van een gekanteld scherm op een geluidwal. De totale hoogte is 12,6 m. Dit scherm sluit aan beide kanten aan op de hoofdtribune en komt qua vorm overeen met het afdak van de hoofdtribune. Het overhellende scherm eindigt in het horizontale vlak op 4 m afstand van de grote oval (zie figuur 2, bijlage 8). De binnenkant van het scherm is bekleed met geluidabsorberend materiaal.

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

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

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

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

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

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

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) voor de ontwikkeling van het Circuit de Peel is gebaseerd op het basialternatief (BA) aangevuld met maatregelen waardoor de geluidafscherming sterk is verbeterd. Dit houdt in dat wordt uitgegaan van een gekanteld scherm van 12.6 meter hoog waarvan de binnenzijde is voorzien van geluidabsorberend materiaal. De voorgestelde inrichting staat in bijlage 8 afgebeeld.

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

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

2 HET MAATSCHAPPELIJK BELANG VAN 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.

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 wedstrijden². Alle banen hebben een regionale functie.

Tabel 2.1. Racecircuits in Zuidoost Nederland (situatie 2007)

Racecircuit	Autospeedway (stockcar)	Rallycross ¹	Motorcross	Mini stockcar	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)

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.

Uit het bovenstaande blijkt dat er een 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.

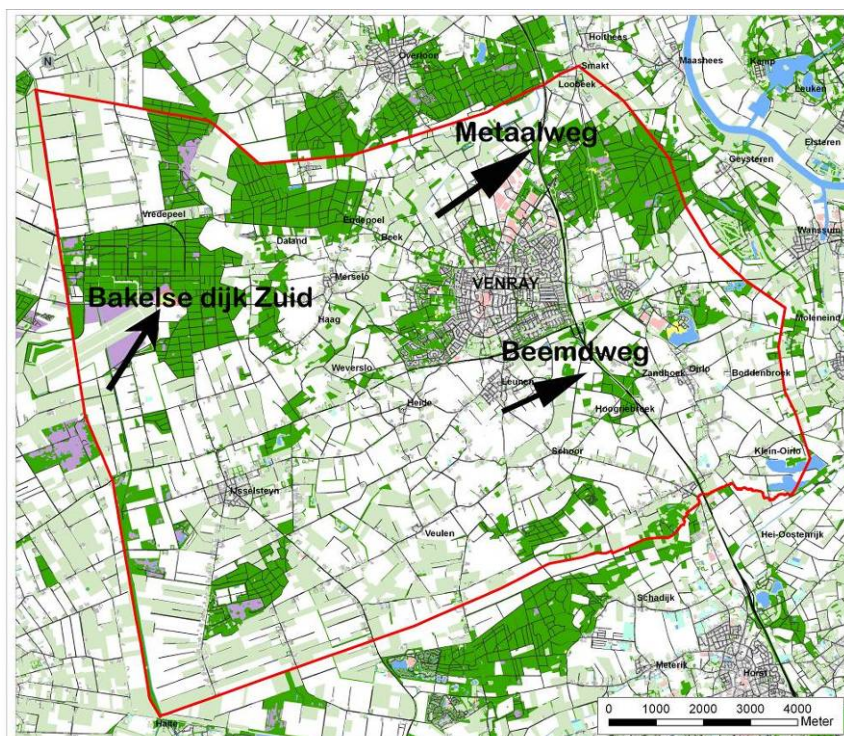
² Het circuit in Lelystad biedt vergelijkbare mogelijkheden.

3 DE GEKOZEN LOCATIE

In 2006 is binnen de gemeente Venray een onderzoek uitgevoerd waarin naar een geschikte locaties is gezocht voor de ontwikkeling van Circuit de Peel. Na een grove selectie op basis van uitsluitende ruimtelijke criteria zijn drie geschikte locaties aangewezen. Hierbij is uitgegaan van dezelfde activiteiten als in dit MER (zie hoofdstuk 4).

De geselecteerde locaties waren: Bakelse dijk Zuid, Metaalweg en Beemdweg (zie figuur 3.1).

Figuur 3.1. Ligging locatiealternatieven (Royal Haskoning, 2006)



Hierna wordt toegelicht waarom voor de locatie Bakelse dijk Zuid is gekozen. Eerst wordt stil gestaan bij de verschillen in milieugevolgen. Daarna wordt kort ingegaan op de maatschappelijke acceptatie van de verschillende locaties en het onderscheid in exploitatiekosten.

Milieugevolgen

In tabel 3.1 is de beoordeling van de hiervoor beschreven effecten samengevat. Uit dit overzicht blijkt de Bakelse dijk Zuid gunstiger ligt gelet op aanwezige woon- en stilte gebieden. Wat betreft natuur is het de minst geschikte locatie. De locaties Beemdweg en Metaalweg liggen in het stroomgebied van bijzondere beken en zijn daarom vanuit de wensen van het waterbeheer minder geschikt. Voor Bakelse dijk Zuid geldt dit niet.

Tabel 3.1. Beoordeling locatiealternatieven (kwalitatief)

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

Op basis van de effectbeschrijving en –beoordeling is een voorkeur uitgesproken voor de locatie Bakelse dijk Zuid. Gelet op de beoordeling van milieuaspecten woon- en leefmilieu en bodem en water scoort de gekozen locatie gelijkwaardig of beter. Gelet op de scores voor natuur zijn de verschillen minimaal en bestaat een voorkeur voor de Metaalweg en Beemdweg.

Maatschappelijke acceptatie

De maatschappelijke acceptatie van de locatie Bakelse dijk Zuid is binnen de gemeente veel groter dan in geval van 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.

Kosten

In het alternatievenonderzoek (Royal Haskoning 2006) is ook aandacht besteed aan het verschil in exploitatiekosten. De kosten voor de ontwikkeling van de locaties Metaalweg en de Beemdweg liggen ongeveer één miljoen euro hoger dan nodig is voor de locatie Bakelse dijk Zuid. Dit heeft vooral te maken met de noodzakelijke geluidwerende voorzieningen in verband met de nabij gelegen woonwijken.

4 DE VOorgenomen ACTIVITEIT

De voorgenomen activiteit is vanuit meerdere invalshoeken beschreven. Onder meer is 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 (12 keer per jaar), aantal gebruikers en bezoekers. Daarnaast is aandacht besteed aan de ruimtelijke inrichting van het circuit zoals de ligging van de verschillende racebanen, de geplande bouwwerken, de ontsluiting van het circuit, parkeervoorzieningen, de benodigde groundbewerking, de hemelwaterafvoer e.d. Tenslotte is de betekenis van het voornemen voor de verschillende onderdelen van het milieu (bodem, water etc.) toegelicht.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de voorgenomen activiteiten bij de ingebruikname van het circuit.

Tabel 4.1. Beschrijving gebruik racecircuit de Peel

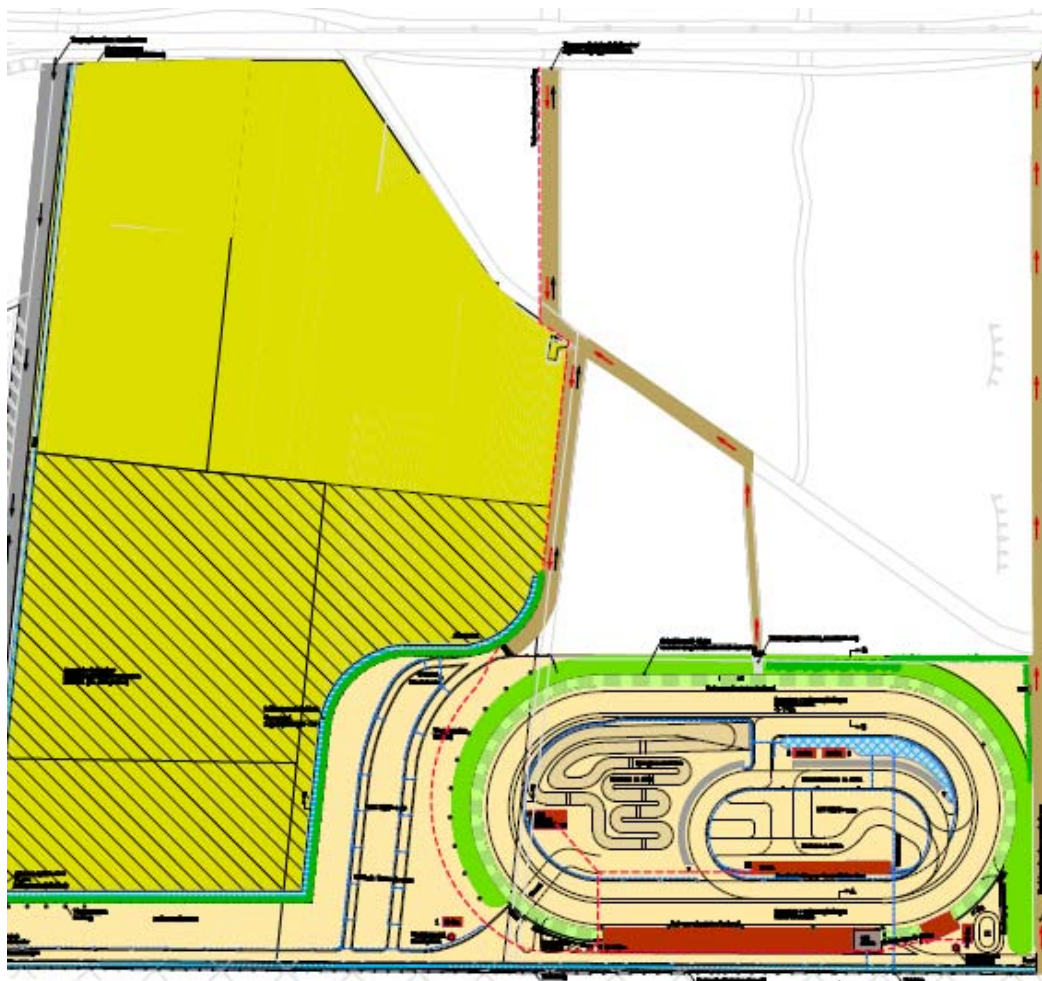
Activiteiten	Trainen (za = zaterdag zo = zondag)	Wedstrijden				
		Aantal wedstrijden per jaar	Aantal dagen	Tijdstip wedstrijden	Gebruiks- periode	Opper- vlakte
Karten	za: 10.00–18.00 zon: 10.00-18.00	4	4	za / zon 09.00-18.00	Dag	3,9 ha
Autospeedway (stockcar)	4x per jaar za: 10.00 – 18.00	10	11	za / 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 motorvoertuigen: het hele jaar van 09.00 tot 18.00 Gehandicaptten: activiteiten voor gehandicaptten						
Overige nevenactiviteiten: Sleutelen aan voertuigen, (bij) vullen van olie- en brandstoftanks van voertuigen, opslag van materialen en olie, beperkte horeca-activiteiten, cultuur- en civieltechnische activiteiten tijdens de bouw, aanleg, uitbreiding of wijziging van de circuits, gebouwen, tribunes, geluidwallen en andere bouwsels.						

Het circuit biedt maximaal ruimte aan 10.000 bezoekers. Tijdens trainingdagen zijn er gemiddeld 50 personen op het circuit. Het aantal bezoekers per wedstrijd verschilt aanzienlijk. Alleen autospeedway trekt een publiek van meer dan 1.000 mensen; een enkele keer maximaal.

De inrichting van het circuit zoals beschreven in het voornemen is weergegeven in figuur 4.1. Het circuit is vanaf de Bakelsedijk ontsloten. De toegangsweg sluit aan op de paddock die tevens dienst doet als parkeerruimte. 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. Op basis van de resultaten van het MER is deze inrichting overigens aangepast (zie bijlage 8).

Figuur 4.1. De inrichting van het racecircuit



De ligging van de verschillende banen

Alle banen liggen binnen de beoogde geluidwal. Aan de buitenkant van het binnenterrein ligt een geasfalteerde ringbaan van 836m lang (halve mijl) en 15 m breed. Dit circuit wordt op meerdere momenten gebruikt, onder meer voor autoraces, het testen van auto's en tijdens bedrijfsdagen. Binnen deze ringbaan liggen drie andere circuits: een kleinere ovale baan voor stockcars, een deels hiermee samenvallend bochtiger circuit voor karts en een zandcircuit voor crossmotoren (zie figuur 4.1).

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. Het circuit is goed ontsloten voor het langzaam verkeer, voornamelijk fietsers. De aansluiting op het openbaar vervoer is slecht geregeld. De dichtstbijzijnde bushalte ligt in Merselo (Grootdorp) op circa 3,5 km van het circuit.

Het circuit is onder normale omstandigheden langs één invalsweg bereikbaar: de Bakelse dijk. Bij evenementen is er een tweede ontsluitingweg ten zuiden van de Bakelse dijk. Verkeer uit het zuiden wordt via deze route naar de parkeerplaats geleid. De Bakelse dijk vormt dan de noordelijke invalsroute.

Geluidemissie

De verspreiding van de geluidemissie wordt met behulp van een geluidwal tegengegaan. Deze ligt aan drie zijden van het circuit. De vierde zijde wordt door de daar gelegen zittribune afgeschermd. De geluidwal en tribune sluiten niet op elkaar aan. In de openingen kunnen tijdens wedstrijden verrijdbare schermen worden geplaatst (5 m hoog, zie figuur 4.1).

De geluidberekeningen zijn gebaseerd op de worst case situatie ofwel op een dag waarop de grotere autosportwedstrijden worden gehouden. Voor de berekeningen geldt als uitgangspunt dat op zo'n dag de wagens gedurende vijf uur zowel gebruik maken van de grote oval als van het kleinere stockcircuit.

Luchtkwaliteit, externe veiligheid

In het MER is nagegaan welke invloed het circuit heeft op de luchtkwaliteit. Hierin is ook de verkeersstroom tijdens wedstrijddagen betrokken. Uit de berekeningen blijkt dat de bijdrage aan de achtergrondsituatie marginaal klein is. Om deze reden is aan dit onderwerp verder geen aandacht besteed. Eenzelfde conclusie is ook getrokken ten aanzien van externe veiligheid vooral omdat zowel binnen het circuit als in de directe omgeving daarvan geen bronnen liggen die mogelijk risico's inhouden.

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 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 vrijkomt, wordt dit met een mengsel van absorptiekorrels en cement opgezogen en als (chemisch) afval afgevoerd.

Hemelwater

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 wordt direct naar infiltratiesloten geleid.
- De waterafvoer van potentieel verontreinigde verhardingen zoals de paddock en racebanen wordt eerst naar een olie afscheider geleid waarin de eventuele benzine en olieverontreiniging wordt afgevangen. Daarna wordt het via leidingen naar de een infiltratiesloot gebracht.
- Kleinere oppervlaktes waar aan auto's of motoren wordt gesleuteld worden via een een buffer en een olie afscheider aangesloten op de afvalwatervoorziening en via een persriool afgevoerd. Dit geldt ook voor de plekken waar met brandstoffen wordt gewerkt. Deze voorziening zorgt ook voor de afvoer van het huishoudelijke afvalwater (toilettruimtes, tappunten e.d.).

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.

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 gaat ten koste van een gebied dat als POG is aangewezen, ongeveer 15 hectare. De provincie zal elders in de gemeente Venray compensatiemogelijkheden aanwijzen.

5 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

In dit MER wordt het voornemen zoals hiervoor beschreven verder aangemerkt als het basialternatief (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, moet een referentiesituatie worden beschreven. In een MER wordt deze situatie aangeduid met het nulalternatief.

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.

Voor het nulalternatief geldt dat het circuit op de huidige locatie blijft liggen. Naast dit "reguliere" nulalternatief worden ook nog twee andere referentiesituaties beschreven: het nulalternatief zonder racecircuit en het nulalternatief historisch gezien.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijk alternatief is gebaseerd op maatregelen waarmee de nadelige gevolgen voor het milieu zo veel mogelijk worden voorkomen.

Varianten

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

- De geluidwerende voorzieningen;
- De regenwaterafvoer.

Geluidvarianten

Om de effecten van geluidhinder beter in beeld te brengen is wat betreft geluidafscherming naar een bandbreedte aan mogelijkheden gekeken. Het betreft de volgende varianten:

- 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.

6 EFFECTBESCHRIJVING EN –BEOORDELING

De verwachte effecten worden per milieuaspect 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 dit niet mogelijk is, 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. Vaak zijn de geëigende parameters niet zo duidelijk omschreven. Deze moeten dan worden herleid uit het voorgenomen beleid inzake de verschillende milieuaspecten. In tabel 6.1 is per milieuaspect aangegeven welke criteria worden gebruikt en de wijze waarop de effecten worden beschreven en beoordeeld (kwantitatief en/of kwalitatief).

Tabel 6.1. Beoordelingkader

Aspecten*	Beoordelingscriteria	Effectbeoordeling
Verkeer	Bereikbaarheid, doorstroming op ontsluitingsweg, parkeren	Kwalitatief
Geluid	Geluidbelasting op mens en natuur	Kwantitatief
Bodem	Bodemkwaliteit, grondbalans	Kwalitatief, kwantitatief
Waterhuishouding	Grondwater (verdroging), oppervlaktewater, regenwater en afvalwater	Kwalitatief
Natuur	Beschermde gebieden en soorten	Kwalitatief en kwantitatief (soorten)
Landschap	Visuele aspecten	Kwalitatief

* Uit het onderzoek is gebleken dat het voornemen geen of slechts een marginale invloed heeft op de volgende (deel)aspecten: luchtkwaliteit, externe veiligheid, geur, cultuurhistorie en archeologie. In het MER is dit gemotiveerd.

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).

7 DE HUIDIGE TOESTAND VAN HET MILIEU

Hierna volgt een samenvatting van de huidige toestand in het studiegebied. Hierbij wordt ingezoomd op de geselecteerde milieuaspecten (zie tabel 6.1).

Het plangebied ligt aan de zuidzijde van de Bakelse dijk, net buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het gebied is in gebruik als landbouwgrond, voornamelijk akkerbouw. De omgeving bestaat voornamelijk uit bos. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan het terrein van de luchtmachtbasis De Peel (zie figuur 7.1). Aan de noordzijde ligt het huidige racecircuit.

De inrichting van het huidige circuit en het gebruik ervan wijkt op onderdelen sterk af van het basisalternatief. De verschillen zijn in onderstaande tabel aangegeven (zie tabel 7.1).

Figuur 7.1. Luchtfoto huidige Circuit de Peel. Het vliegveld is om veiligheidsredenen onherkenbaar gemaakt.



Verkeer en vervoer

Verkeer van en naar het circuit maakt gebruik van de Peelweg (277). De intensiteiten op dit wegvak zijn stabiel en liggen rond de 6.000 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. Op wedstrijddagen zijn er geen capaciteitsproblemen op het omliggende hoofdwegennet. Bezoekers kunnen parkeren op het terrein van het circuit. Bij evenementen wordt geparkeerd op het terrein ten noorden van het circuit, het voormalige autocrossterrein.

Tabel 7.1. Het gebruik van Circuit De Peel in vier beschreven situaties.

Onderdeel		Huidige situatie	Nulalternatief	Nulalternatie historisch gezien	Basisalternatief	
Ruimtelijke inrichting	Ruimtebeslag arena	3,8 ha	3,8 ha	3,8 ha	3,8 ha	
	Parkeren	3,9 ha	3,9 ha	3,9 ha	12 ha	
	Ontsluiting	Langs twee wegen	Langs twee wegen	Langs twee wegen	Langs twee wegen	
	Bezoekerscapaciteit	10.000	10.000	10.000	10.000	
Gebruik	Uren per week	8 uur per week	8 uur per week	60 uur per week	60 uur per week	
	Training karten/ministockcar	2 uur per week	2 uur per week	2 dagen per week	2 dagen per week	
	Training autospeedway	n.v.t.	n.v.t.	4 dagen per jaar	4 dagen per jaar	
	Training crossmotoren	2 uur per week	2 uur per week	35 dagen per jaar	35 dagen per jaar	
	Nooddiensten	n.v.t.	n.v.t.	Het hele jaar	Het hele jaar	
	Incentive dagen	n.v.t.	n.v.t.	Het hele jaar	Het hele jaar	
	Verkeersopleiding	n.v.t.	n.v.t.	Het hele jaar	Het hele jaar	
	Testen motorvoertuigen	n.v.t.	n.v.t.	Het hele jaar	Het hele jaar	
	Wedstrijddagen	Autospeedway	11 dagen per jaar	11 dagen per jaar	11 dagen per jaar	11 dagen per jaar
		Motorcross	1 dag per jaar	1 dag per jaar	1 dag per jaar	1 dag per jaar
Karten		4 dagen per jaar	4 dagen per jaar	4 dagen per jaar	4 dagen per jaar	
Ministockcar		8 dagen per jaar	8 dagen per jaar	8 dagen per jaar	8 dagen per jaar	
Maatgevende geluidemissie		117 dB(A), autospeedway	117 dB(A), autospeedway	124 dB(A), autospeedway	117 en 120 dB(A), autosport	
Geluidwering	Hoogte geluidwal	5m	5m	5m	10 (wal) – 12 meter (hoofdtribune)	
	Ligging	Driezijdig (incl. Merselo scherm)	Driezijdig	Tweezijdig	Vierzijdig, niet volledig	
Waterafvoer	Stelsel	Infiltratie hemelwater + septic tank	Infiltratie hemelwater + septic tank	Infiltratie hemelwater + septic tank	Gescheiden in drie waterstromen	
	Bergingscapaciteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3.500 m ³	
Landschap	Zichtbaarheid	Afgeschermd door grondwal en bosrijke omgeving	Afgeschermd door grondwal en bosrijke omgeving	Afgeschermd door grondwal en bosrijke omgeving	Inpassing grondwal d.m.v. beplanting	

Geluid

Uit de berekeningen blijkt dat de 50 dB(A)³ 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.

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 7.2).

Tabel 7.2. 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 gehandeld. Verder worden er garanties gevraagd voor de toegankelijkheid van het circuit voor hulpdiensten.

Bodem

Binnen het plangebied 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.

Grondwater

Binnen het plangebied ligt de gemiddelde grondwaterstand op jaarbasis op circa drie meter onder maaiveld. Deze diepte valt min of meer samen met de bovenkant van het eerste watervoerende pakket, een grindhoudende laag van ongeveer vijftien meter dik. Het grondwater stroomt in noordoostelijk richting.

³ Afhankelijk van het doel van de geluidberekeningen is al dan niet sprake van een tonale toeslag van 5 dB(A). In het MER zijn beide situaties besproken. In deze samenvatting wordt vooral uitgegaan van geluidcontouren waarin de toeslag is verwerkt. Zo niet is dit aangegeven.

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. In de regenwaterafvoer wordt geen onderscheid tussen schoon en (potentieel) verontreinigd verhard oppervlak gemaakt. Dit laatste betekent dat mogelijke verontreinigingen door het morsen van benzine en olieresten in de bodem terechtkomen en kunnen uitspoelen naar het grondwater.

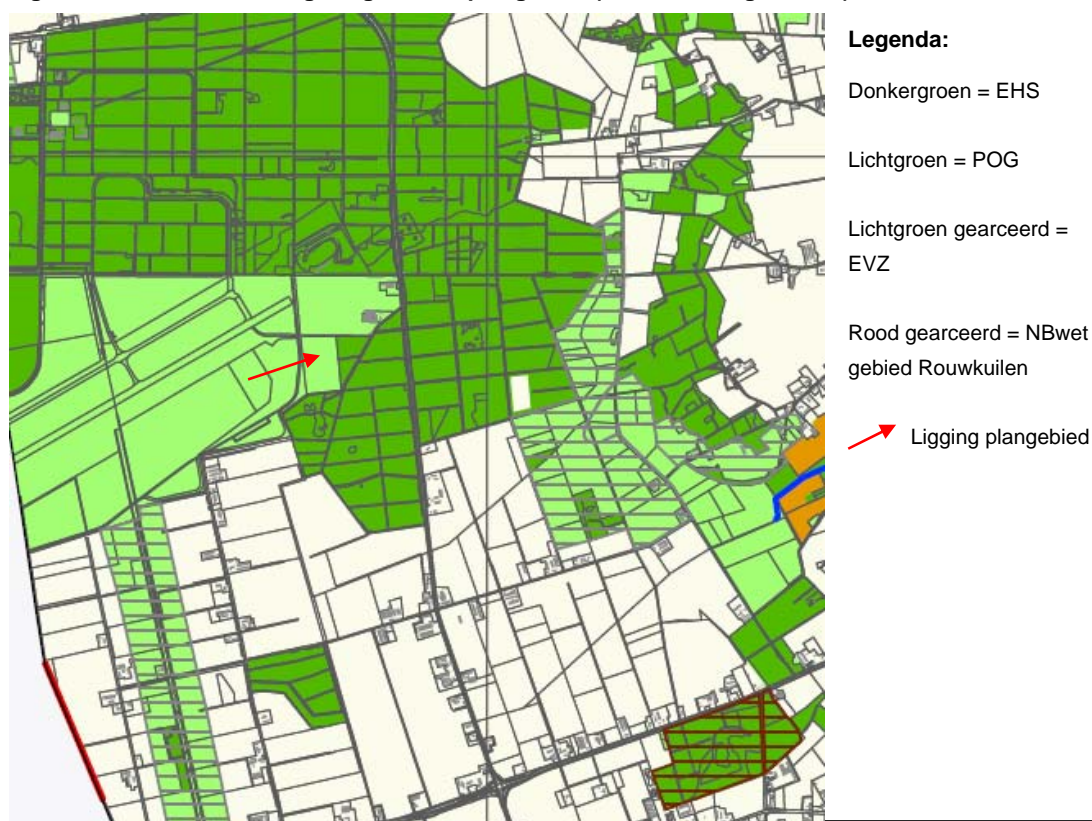
Het afvalwater wordt via een septic tank gescheiden van de organische bestanddelen waarna het eveneens via een zinkput naar de ondergrond infiltreert.

Natuur: beschermde gebieden en soorten

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 7.2).

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 7.2).

Figuur 7.2. Natuur in de omgeving van het plangebied (EHS en POG gebieden).



9S2272.A0/R002/500613/Nijm

In 2007 is de natuur in de omgeving van het plangebied geïnventariseerd (Groenplanning 2007). Uit dit onderzoek blijkt dat binnen het plangebied en in de aangrenzende bosrand vijf soorten broedvogels voorkomen die op de rode lijst staan: veldleeuwerik (5x), graspieper (2x), kneu(1x), matkop (2x) en zomertortel (2x). De eerste twee genoemde soorten broeden in het plangebied.

In de omgeving van het plangebied, in de omringende bossen en de luchtmachtbasis zijn soorten aangetroffen die onder een strikt beschermingsregime vallen (zie tabel 7.3).

Tabel 7.3. 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	Torenavalk	1
Grote bonte specht	17	Nachtzwaluw	3
Kleine bonte specht	1	Grutto	3

In en rond het gebied zijn verscheidene zoogdiersoorten aangetroffen die onder de bescherming van de Flora- en faunawet vallen (Natuurbank Limburg, 2006) zoals de das, verschillende soorten vleermuizen, vos, eekhoorn e.d. De waarnemingen zijn per kilometerhok weergegeven. Het plangebied zelf heeft vooral betekenis als voedselgebied voor zoogdieren.

Het plangebied is weinig geschikt als leefgebied voor amfibieën en reptielen. In de omgeving van het plangebied zijn verschillende beschermde soorten waargenomen zoals de heikikker, vinpootsalamander en de poelkikker. Deze soorten zijn onder meer in het ven ten zuiden van het plangebied aangetroffen.

Landschap

Als resultaat van de ontginning begin vorige eeuw 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. 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.

8 HET NULALTERNATIEF

Conform de richtlijnen is het nulalternatief vanuit drie verschillende invalshoeken beschreven:

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). Verder is rekening gehouden met een hogere maatgevende geluidemissie (124 dB(A) omdat voor 2006 voor de stockcars nog geen emissiebeperkende maatregelen golden. Deze ontwikkeling wordt hierna kortweg aangeduid als "het nulalternatief historisch gezien".

In het hoofdrapport zijn deze situaties afzonderlijk beschreven aan de hand van de hiervoor aangegeven beoordelingscriteria. Hierna volgt een integraal overzicht van de meest relevante aspecten: geluid, water en natuur.

Geluid

In onderstaande tabel is de ontwikkeling in de geluidbelasting van deze referentiesituaties weergegeven. In het NA is als maatgevende geluidemissie rekening gehouden met autospeedway wedstrijd van vijf uur op het daarvoor bestaande circuit. In het NAhis evenzo, alleen is in deze situatie de bronemissie 124 dB(A) in plaats van 117 dB(A). In het NAzon is er geen circuit, dus ook geen geluidoverlast. De verschillen tussen de in beschouwing genomen referentiesituaties zijn aanzienlijk.

Tabel 7.3. Effecten geluidemissie vergeleken met de verschillende nulalternatieven

Beoordelingsaspect		NA	NAhis	NAzon
Geluidsbelast oppervlak (ha)	>50 dB(A) incl. toeslag	501	1.403	0
	>50 dB(A) excl. toeslag	217	678	0
Aantal geluidsbelaste woningen	>50 dB(A) incl. toeslag	2	30	0
	>50 dB(A) excl. toeslag	2	3	0

Water

De situatie rond bodem en water is in de verschillende referentiesituaties min of meer vergelijkbaar. Doordat de waterstromen van het circuit niet duurzaam worden beheerd, blijven de risico's van verontreiniging van bodem en water aanwezig. In het NAzon bestaat er geen circuit, dus ook geen risico's over verontreiniging.

Natuur

In onderstaande tabel is het ruimtebeslag van de 42 en 47 dB(A) contour⁴ weergegeven zijnde de geluidniveaus waarbinnen de verschillende broedvogelsoorten in hun

⁴ In de berekening van deze contouren die relevant zijn voor de natuur is geen rekening gehouden met een tonale toeslag. Deze is wettelijk alleen voor woonsituaties voorgeschreven.

voortbestaan worden bedreigd (zie tabel 7.4). Tevens zijn de oppervlakte EHS en POG gebied binnen deze contouren weergegeven.

Tabel 7.4. Effecten geluidbelasting op natuur, ruimtebeslag 42 en 47 dB(A).

Alternatief	Ruimtebeslag in ha		Ruimtebeslag in ha	
	> 47dB(A)	42-47dB(A)	EHS	POG
NA	203	244	338	109
NAhis	602	338	681	259
NAzon	0	0	0	0

Naar verwachting zal in het NAhis de geluidverstoring zo groot zijn dat de broedvogels wier habitat nu bedreigd wordt, maar wel nog binnen het gebied worden aangetroffen uit het gebied verdwijnen (zie tabel 7.5). In het NAzon zullen de populaties van deze soorten toenemen.

Tabel 7.5. Broedplaatsen die in het NA en het NAhis binnen de invloedssfeer van het huidige circuit vallen (Groen-planning 2007). Hierbij is uitgegaan van de ligging van de 42 dB(A) contour.

Soorten	Aantal	Soorten	Aantal
Boomleeuwerik	4	Zwarte specht	1
Bosuil	1	Havik	1
Buizerd	3	Sperwer	
Groene specht	2	Torenavalk	1
Grote bonte specht	15 (17)	Nachtzwaluw	3
Kleine bonte specht	1	Grutto	3

9 EFFECTBESCHRIJVING EN BEOORDELING

Geluid

Er zijn in eerste instantie zes geluidvarianten onderzocht. In de eerste vier varianten wordt uitgegaan van een geluidwal (-scherm) van tien meter hoog. Hiermee wordt onder meer duidelijk wat de verschillen zijn tussen het mitigerende effect van een wal en een scherm (Va1 en 2). Met de Va3 en 4 wordt vastgesteld hoe groot de bijdrage is van een geheel gesloten geluidafscherming en het plaatsen van extra schermen rond het autospeedway circuit. Met Va5 is nagegaan wat het effect is als de geluidafscherming substantieel wordt verhoogd tot 15 meter. En met de laatste variant (VA6) is de geluidafscherming verder geoptimaliseerd door het scherm te kantelen en in hoogte aan te laten sluiten op de tribune.

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 die aansluit op de zittribune, de toepassing van geluidabsorberend materiaal aan de binnenkant van het scherm (en tribunedak) 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 vooral ook omdat deze ten opzichte van variant 1 geen significante verbetering opleveren.

In tabel 9.1 is voor deze vergelijking de geluidbelasting in de verschillende situaties weergegeven.

Tabel 9.1. 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

Uit de vergelijking met het nulalternatief (NA) blijkt dat variant 1, onderdeel van het basisalternatief (= voornemen) negatief wordt beoordeeld. Indien het basisalternatief wordt uitgevoerd met Va6 is sprake van een positieve verandering ten opzichte van het nulalternatief (+).

In vergelijking met het NAhis zijn alle varianten als positief beoordeeld.

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 (Va1) is als zeer negatief (- -) beoordeeld. Va6 is dankzij de geoptimaliseerde geluidafscherming als negatief (-) bestempeld.

Water

In de voorgestelde waterafvoer wordt onderscheid gemaakt in drie stelseltypes: schoon hemelwater, potentieel verontreinigt 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.

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.

Beoordeling

De voorgestelde waterhuishouding zoals opgenomen in het basisalternatief is in vergelijking met de referentiesituaties als positief tot zeer positief beoordeeld. Vergeleken met het NAzon zijn de effecten neutraal.

Met de in beschouwing genomen variant wordt volledig voorkomen dat sporen van olie- of benzineverontreiniging via regenwater in het milieu terechtkomen. 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.

Natuur: beschermde gebieden en soorten

Indien wordt uitgegaan van de best functionerende geluidafscherming (Va6) heeft de ingebruikname van het circuit de minste consequenties voor de natuur.

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 9.2. 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

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 marginaal ontwikkeld broedgebied van circa 15ha groot. Hierdoor worden de broedplaatsen van twee rode lijst soorten vernietigd: veldleeuwerik (6x), graspieper (2x).

Op basis van de inventarisatie van Groen-planning (2007) is een inschatting gemaakt van de gevolgen van de verplaatsing van het circuit voor de aangetroffen strikt beschermde broedvogelsoorten (tabel 2 en 3 uit de Flora en faunawet).

In tabel 9.3 staan zijn de effecten in trefwoorden samengevat. De sterk bedreigde broedvogels zijn soorten die wat betreft hun voedselhabitat mede afhankelijk zijn van het plangebied. Deze soorten (buizerd, havik en sperwer) krijgen het extra moeilijk.

Tabel 9.3. 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	Vergelijkbaar
	Rode lijst	Vernietiging: 2 soorten met 8 broedlocaties	Vergelijkbaar
	Overige soorten	Merkbare effecten kwaliteit foerageergebied	Vergelijkbaar

Beoordeling

In tabel 9.4 zijn de gevolgen van de hiervoor beschreven inrichtingsvarianten voor natuur vergeleken met het nulalternatief. Uit dit overzicht blijkt dat de inrichting uitgerust met geluidvariant 6 (Va6) gelet op het geheel van de beoordeling als neutraal kan worden beoordeeld. De afname in geluidmissie is als positief bestempeld. Vergeleken met het NA neemt de omvang van het beïnvloede gebied met circa 70% af: van 203 naar 61 ha. De toename in de bedreiging van enkele strikt beschermde vogelsoorten is als negatief beoordeeld.

Tabel 9.4. 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	-	-

In vergelijking met het NA_{his} is sprake van een licht positieve beoordeling en vergeleken met het NA_{zon} zijn de gevolgen voor natuur negatief tot zeer negatief. =0=0=0=