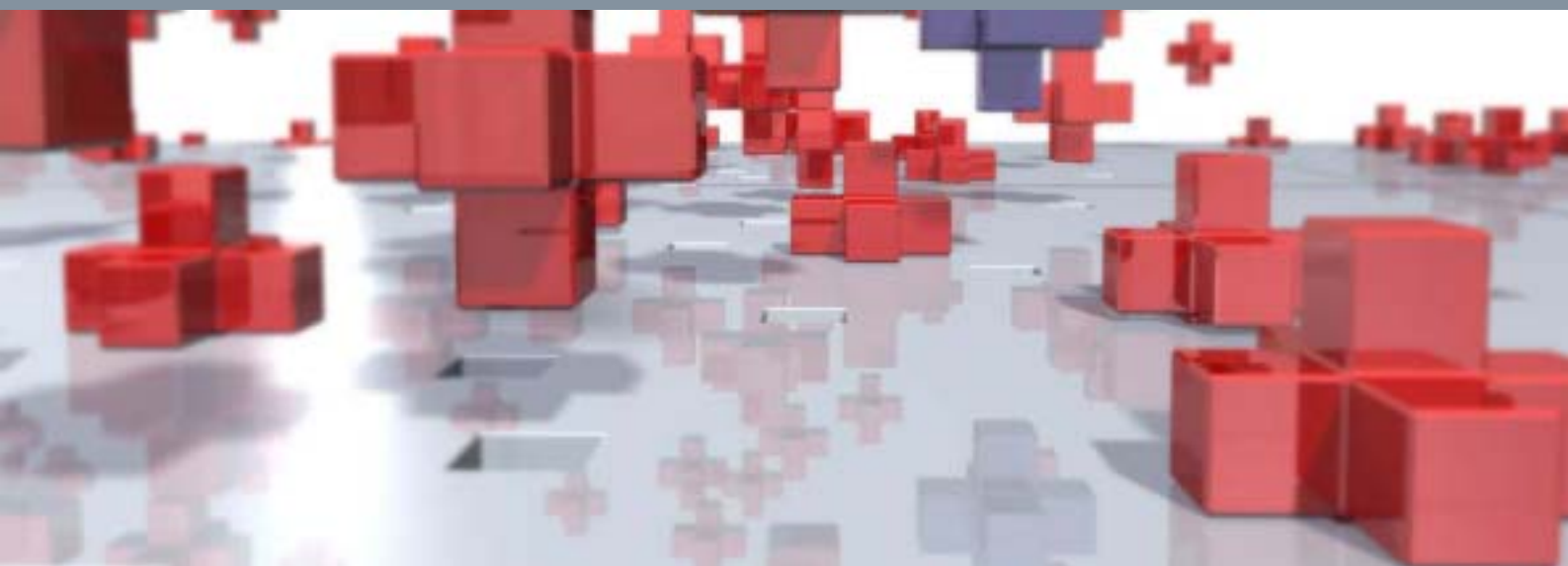


MER Regionaal motorcrossterrein

Gemeente Landerd

2^{de} Concept



MER Regionaal motorcrossterrein

Gemeente Landerd

2^{de} Concept

Rapportnummer: 212x00392.036875_1

Datum: Augustus 2012

Contactpersoon opdrachtgever: mevrouw M. Maas

Projectteam BRO: Corianne Verberne, Eveline Kramer en Rob van Dijk

Trefwoorden: --

Bron foto kaft: BRO (Abstract 3)

Beknopte inhoud: --

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401

SAMENVATTING

De gemeente Landerd heeft het initiatief genomen voor de planvorming rond een nieuw te vestigen motorcrossterrein en staat nu voor de opgave te komen tot een bestemmingsplan. Het bestaande motorcrossterrein 'De Kuil' moest enige jaren geleden worden gesloten. Samen met de provincie Noord-Brabant (provinciale directies Ecologie en Ruimtelijke Ordening en Handhaving), de gemeenten Uden en Boekel en de lokale motorcrossverenigingen is bij het zoeken naar een nieuwe locatie uitgegaan van een regionaal motorcrossterrein. De gemeente Veghel heeft zich tijdens de initiatieffase teruggetrokken. Mogelijk zal de gemeente Veghel in een later stadium, als realisatie mogelijk is, overwegen om opnieuw deel te nemen.

Het initiatief is opgezet omdat er verschillende motorcrossterreinen in de regio zijn gesloten. De doelstelling is het aanleggen van een nieuw, legaal motorcrossterrein met een regionale functie, dat ter vervanging dient van het motorcrossterrein in Reek (ligt in de ecologische hoofdstructuur) en andere terreinen binnen de ecologische hoofdstructuur. Het project moet tevens een bijdrage leveren aan het beëindigen van de illegale crosspraktijken in het stiltegebied De Maashorst en andere groene hoofdstructuurgebieden. Wildcrossers veroorzaken veel overlast in de natuurgebieden.

Een motorcrossterrein is opgenomen in bijlage D (m.e.r.-beoordelingsplicht), onder activiteit 43 van het Besluit milieu-effectrapportage: de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen. Er is sprake van een m.e.r.-plicht in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een openstelling van acht uren of meer per week of een oppervlakte van 5 hectare of meer betreft. Het bestemmingsplan is opgenomen in kolom 3 (plannen). Dit betekent dat er geen m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, maar direct een plan-m.e.r.-plicht

In het plan-MER wordt een beschrijving gegeven van de mogelijk nadelige gevolgen van een regionaal motorcrossterrein. Het plan-MER is een hulpmiddel bij de besluitvorming over het later op te stellen bestemmingsplan.

Alternatieve locaties

Er is al lange tijd een locatie in beeld voor een regionaal motorcrossterrein, namelijk een locatie in de oksel van de Middenpeelweg en de Volkelseweg in de gemeente Landerd. De Middenpeelweg ligt aan de oostzijde en ten noorden ligt de Volkelseweg. Ten zuiden en ten westen van het plangebied ligt landbouwgebied. Er is onderzoek gedaan naar alternatieve locaties in de gemeente Boekel, gemeente Landerd en gemeente Uden. Door deze gemeenten is het initiatief genomen een regionaal motorcrossterrein te realiseren. De gemeente Veghel heeft zich in de initiatief-

fase teruggetrokken. Mogelijk zal de gemeente in een later stadium overwegen om opnieuw deel te nemen. Het realiseren van een motorcrossterrein in een niet deelnemende gemeente wordt niet haalbaar geacht, omdat deze gemeenten hun motorcrossvoorzieningen op peil hebben.

Er is onderzocht of er, naast de voorkeurslocatie, in de drie gemeenten andere locaties mogelijk zijn waar de vestiging van een motorcrossterrein met een omvang van 12 hectare mogelijk is. Uit het onderzoek blijkt dat er geen alternatieve locaties aanwezig zijn.

Voorkeurslocatie versus bestaande locaties

Het verdwijnen van de motorcrossterreinen op de locaties De Kuil, Nabbegat en Trentse Bossen heeft een sterk positief effect op natuurwaarden doordat geluidsverstoring voor dieren (met name vogels) in omliggende bos- en natuurgebieden verdwijnt, en doordat verkeer op de ontsluitingspaden (optische verstoring van dieren) verdwijnt. Door gericht natuurbeheer zullen op de locaties zelf nieuwe biotopen ontstaan. Ontwikkeling van de voorkeurslocatie zal niet leiden tot aantasting van natuurwaarden in bos- en natuurgebieden. Wel zal de dichtheid aan akker- en weidevogels verdwijnen door oppervlakteverlies en geluidsverstoring. Netto zal de ontwikkeling in combinatie met de sanering van motorcrossterreinen een positief effect op natuurwaarden hebben.

Het saneren van de bestaande locaties heeft een positief effect op met name de ecologische hoofdstructuur en de Groenblauwe mantel in de betreffende gemeente. Ook zullen de omwonenden in de toekomst zeker zijn dat de geluidsbelasting als gevolg van met name het crossen en de verkeersaantrekkende werking niet meer zullen plaatsvinden. Omdat alle te saneren locaties op dit moment niet meer in gebruik zijn zullen de omwonenden dit niet direct als positief effect voelen.

Voor de locatie Bezuidenhout in Boekel is de aanvraag uit 2006 voor de milieuvergunning op basis van de Wet milieubeheer, inclusief aanvullende stukken, opnieuw in behandeling genomen. Inmiddels is een concept-ontwerpmilieuvergunning gereed. Voor deze omwonenden kan er dus op korte termijn weer sprake zijn van motorcrossactiviteiten in hun directe omgeving.

Voor de omwonenden van de voorkeurslocatie geldt dan vooral de effecten van geluid negatief zijn, ook als de motorcrossactiviteiten passen binnen de wettelijke normen van de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder.

Effecten wensbeeld en optimalisaties

De geluidsbelasting op de omgeving van het plangebied is het bepalende effect met betrekking tot de ontwikkeling van het motorcrossterrein. De effecten van de overige milieuaspecten zijn op de voorkeurslocatie niet onderscheidend.

De effectbeschrijving van de inrichtingsvarianten zal dan ook alleen vanuit het milieuaspect geluid plaatsvinden.

Het wensbeeld is dat de motorcrossbaan wordt omringd door een geluidwal. Binnen de baan voor volwassen wordt de supermotobaan, kinderbaan en jeugdbaai aangelegd. Tevens vindt binnen de motorcrossbaan het parkeren voor de gebruikers van het motorcrossterrein plaats.

Het wensbeeld voor de trainingstijden en activiteiten is als volgt:

Trainingstijden en activiteit

Dag	Trainingstijden	Aantal uren	Activiteit
Maandag	17.00 uur – 19.00 uur	2	supermoto
Dinsdag	16.30 uur – 19.00 uur	2,5	training
Woensdag	15.00 uur – 19.00 uur	4	training
Donderdag	17.00 uur – 19.00 uur	2	supermoto
Vrijdag	16.30 uur – 19.00 uur	2,5	training
Zaterdag	12.00 uur – 17.00 uur	5	training
Zondag	12.00 uur – 17.00 uur	5	training

Uit deze tabel volgt dat in de avond- en nachturen geen gebruik van de baan gemaakt wordt.

Het wensbeeld voldoet niet aan de wet- en regelgeving op het gebied van geluid. De geluidsbelasting op omliggende woningen kan verlaagd worden het nemen van bronmaatregelen: verminderen openingsuren of beperken activiteiten (niet aanleggen van de supermotobaan) Ook kan een overdrachtsmaatregel genomen worden: het aanleggen van geluidswallen.

Er zijn verschillende opties doorgerekend, om te kunnen beoordelen wat de opties voor effect hebben op de omgeving.

Wallen	Geen	4,5 meter	3,5 meter	3,5 meter
Weekend	5 uur	5 uur	4 uur	4 uur
Supermoto	2 uur	2 uur	2 uur	0 uur

De verschillende opties voor de inrichting van het motorcrossterrein kunnen ten opzichte van de referentiesituatie met elkaar vergeleken worden op de onderdelen

geluid, landschap en leefomgeving. In onderstaande tabel is de vergelijking weer-gegeven.

Conclusie: ergelijking opties

Wallen	Geen	4,5 meter	3,5 meter	3,5 meter
Weekend	5 uur	5 uur	4 uur	4 uur
Supermoto	2 uur	2 uur	2 uur	0 uur
Geluid	Voldoet niet aan wettelijke normen	Voldoet aan wettelijke normen	Voldoet aan wettelijke normen	Voldoet aan wettelijke normen
Landschap	Beperkte impact door het ontbreken van geluidswallen	Vrij grote impact door walhoogte	Iets kleinere impact door lagere walhoogte	Iets kleinere impact door lagere walhoogte
Leefomgeving	Zeer negatieve impact door hoge geluidsnormen en 7 dagen per week trainingen	Negatieve impact door verslechtering geluidssituatie, maar voldoet wel aan wet- en regelgeving.	Negatieve impact door verslechtering geluidssituatie, maar voldoet wel aan wet- en regelgeving. Op zaterdag en zondag wordt elke dag 1 uur minder getraind wat waardoor het effect op de leefomgeving wordt verkleind.	Negatieve impact door verslechtering geluidssituatie, maar voldoet wel aan wet- en regelgeving. Doordat op maandag en donderdag niet meer wordt getraind wordt het effect op de leefomgeving nog verder verkleind.

Inhoudsopgave

pagina

SAMENVATTING	1
1. INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 MER en relatie met bestemmingsplan	5
1.3 Commissie voor de milieueffectrapportage	7
1.4 Probleem- en doelstelling	7
1.5 Regionaal motorcrossterrein	9
1.6 Bestaande c.q. voormalige motorcrossterreinen	9
1.6.1 Noord-Brabant	9
1.6.2 Noord-oost Brabant	10
1.6.3 Regio	11
1.7 Te nemen besluiten	13
1.8 Leeswijzer	13
2. BELEIDSKADER	15
2.1 Rijksbeleid	15
2.2 Wet- en regelgeving	16
2.3 Provinciaal beleid	18
2.4 Regionaal beleid	21
2.5 Gemeentelijk beleid	22
2.5.1 Gemeente Landerd	22
2.5.2 Gemeente Boekel	23
2.5.3 Gemeente Uden	24
3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT: TRAININGSACCOMODATIE	25
3.1 Wensbeeld te realiseren voorziening	25
3.2 Aard en omvang	26
3.3 Technische specificaties van de motoren	28
4. ALTERNATIEVE LOCATIES	31
4.1 Voorkeurslocatie	31
4.2 Alternatievenonderzoek 2008	32
4.3 Alternatievenonderzoek 2012	32

4.3.1 Verordening Ruimte	32
4.3.2 Bepaling alternatieve locaties	33
4.3.3 Conclusie	35
5. REFERENTIESITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	37
5.1 Referentie voorkeurslocatie	37
5.1.1 Voorkeurslocatie in relatie tot omgeving	38
5.1.2 Ecologische beschrijving	38
5.2 Beschermde gebieden	38
5.2.1 Wettelijk beschermde gebieden	38
5.2.2 Provinciale groenstructuur	38
5.3 Beschermde soorten	39
5.3.1 Vaatplanten	39
5.3.2 Grondgebonden zoogdieren	40
5.3.3 Vleermuizen	40
5.3.4 Vogels	41
5.3.5 Reptielen, amfibieën, vissen	42
5.3.6 Ongewervelde dieren	42
5.4 Landschap	42
5.5 Milieuhygiënische aspecten	42
5.6 Referentie situatie bestaande c.q. voormalige locaties	48
5.7 Autonome ontwikkeling voorkeurslocatie	49
6. VOORKEURSLOCATIE VERSUS BESTAANDE LOCATIES	51
6.1 Inleiding	51
6.2 Natuur	51
6.3 Geluid	53
6.4 Luchtkwaliteit en stof	54
6.5 Geur	59
6.6 Landschap	61
6.7 Conclusie	61
7. EFFECTBESCHRIJVING WENSBEELD EN OPTIMALISATIES	63
7.1 Motorcrossterrein	63
7.2 Wensbeeld	63
7.3 Optimalisaties	66
7.3.1 Berekening geluidswallen	66
7.3.2 Optimalisering openingstijden/walhoogte	67
7.3.3 Supermotobaan	68
7.4 Vergelijking effecten: geluidsmaatregelen	68

7.5 Overig	69
7.5.1 Landschap	69
7.5.2 Grondverzet, ophogingen of afgravingen	70
7.5.3 Bodem en grondwater	70
7.5.4 Kabels en leidingen	70
 8. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	 71
 9. MONITORING EN AANZET EVALUATIEPROGRAMMA	 73
9.1 Monitoring	73
9.2 Evaluatieprogramma	73
 BIJLAGEN	
Bijlage 1: Advies Commissie voor de milieueffectrapportage	
Bijlage 2: Overzicht van de bekende motorcrossterreinen in Brabant voor inventarisatie	
Bijlage 3: Kaarten woningen	
Bijlage 4: Kaarten gevoelige gebieden en totaal	
Bijlage 5: Locaties te saneren motorcrossterreinen	
Bijlage 6: Vogelsoorten voorkeurslocatie	
 SEPARATE BIJLAGEN	
1. Notitie, Concept-resultaat van de inventarisatie Knelpunten motorcrossterreinen, Provincie Noord-Brabant, Directie Ruimtelijke Ontwikkeling & Handhaving, 7 december 2011	
2. Principe-uitspraak vestiging motorcrossterrein De Peel, Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant, juni 2006	
3. Projectvoorstel Regionaal Motorcrossterrein in de gemeente Landerd, gemeente Landerd, 26 juni 2009	
4. Convenant Geluidsreductie motoren, 2 mei 2010	
5. Luchtkwaliteit rapport, Regionaal Motorcrossterrein Landerd, Milieuscoop, 15 juni 2009	
6. Berekening regionaal motorcrossterrein De Peel, Milieuscoop, 21 mei 2012	
7. Berekening geluidcontouren Volkelseweg, Peelweg, 31 mei 2012	
8. Notitie Ruimtebeslag	
9. Landschappelijke inpassing, BRO, 9 oktober 2008	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Landerd heeft het initiatief genomen voor de planvorming rond een nieuw te vestigen motorcrossterrein en staat nu voor de opgave te komen tot een bestemmingsplan. Het bestaande motorcrossterrein 'De Kuil' moest enige jaren geleden worden gesloten. Samen met de provincie Noord-Brabant (provinciale directies Ecologie en Ruimtelijke Ordening en Handhaving), de gemeenten Uden en Boekel en de lokale motorcrossverenigingen is bij het zoeken naar een nieuwe locatie uitgegaan van een regionaal motorcrossterrein. De gemeente Veghel heeft zich tijdens de initiatieffase teruggetrokken. Mogelijk zal de gemeente Veghel in een later stadium, als realisatie mogelijk is, overwegen om opnieuw deel te nemen.

In het voortraject is een locatie in de oksel van de Middenpeelweg (Peelweg, N277) en de Volkelseweg naar voren gekomen, mede op basis van een akoestisch onderzoek, een onderzoek naar het ruimtebeslag en een milieuhygiënische haalbaarheids-toets. Deze locatie is in het MER de voorkeurslocatie. Een belangrijk onderdeel van een m.e.r.-procedure is de verantwoording van de locatiekeuze. De locatie in Landerd is al lange tijd in beeld en krijgt steun vanuit de deelnemende gemeenten uit de regio (Boekel, Landerd en Uden), de provincie Noord-Brabant en de lokale motorcrossverenigingen. In het MER zal onderbouwd worden of er binnen de regio alternatieve locaties zijn te vinden. De regio wordt gevormd door de gemeente Boekel, Landerd en Uden. Het realiseren van een motorcrossterrein in een niet deelnemende gemeente wordt niet haalbaar geacht, omdat in de overige omliggende gemeenten de motorcrossvoorzieningen nog op peil zijn.

1.2 MER en relatie met bestemmingsplan

Een motorcrossterrein is opgenomen in bijlage D (m.e.r.-beoordelingsplicht), onder activiteit 43 van het Besluit milieu-effectrapportage: de aanleg, wijziging of uitbreiding van permanente race- en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen. Er is sprake van een m.e.r.-plicht in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een openstelling van acht uren of meer per week of een oppervlakte van 5 hectare of meer betreft.

Het bestemmingsplan is opgenomen in kolom 3 (plannen). Dit betekent dat er geen m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, maar direct een plan-m.e.r.-plicht. Ten behoeve van de omgevingsvergunning (zie ook paragraaf 1.7) zal nog een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moeten worden. Als uit het MER blijkt dat zich geen belangrijke nadeli-

ge milieugevolgen voordoen kan dit gebruikt worden voor de m.e.r.-beoordeling. Het is nog wel verplicht om de m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

M.e.r.-procedure i.r.t. bestemmingsplanprocedure

Bestemmingsplan	Plan-m.e.r.	Motorcrossterrein Landerd
Kennisgeving voornemen opstellen bestemmingsplan	Openbare kennisgeving en inspraak m.b.t. wijze waarop de m.e.r.-procedure wordt doorlopen	
	Raadplegen adviseurs en betrokken bestuursorganen over de reikwijdte en detailniveau, dit kan met een notitie reikwijdte en detailniveau maar dat is niet verplicht	Vanaf 18 maart 2010 heeft de Notitie reikwijdte en detailniveau 6 weken ter inzage gelegen
Ontwerpbestemmingsplan	MER	Er is voor gekozen eerst het MER ter inzage te leggen, inclusief het MER op te sturen aan de wettelijke adviseurs (Commissie m.e.r.) omdat de initiatiefnemers eerst zekerheid willen omtrent de haalbaarheid vanuit milieu-optiek, voordat de planologische procedure wordt opgestart.
Publicatie: kennisgeving ontwerpbestemmingsplan	Openbaar maken MER en opsturen aan de wettelijke adviseurs inclusief Commissie m.e.r.	
Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan	Terinzagelegging MER Verplicht toetsingsadvies Commissie m.e.r.	
Vaststellen bestemmingsplan		
Bekendmaking bestemmingsplan en MER		
Terinzagelegging bestemmingsplan en MER + mogelijkheid beroep bij ABRvS		
Beslissing op beroep		
Inwerkingtreding bestemmingsplan		
	Evaluatiemilieugevolgen	

De eerste stap in de m.e.r.-procedure is het opstellen van een Notitie reikwijdte en detailniveau (verder te noemen notitie). Deze notitie heeft vanaf 18 maart 2010 6 weken ter inzage gelegen.

Op 3 mei 2010 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies gegeven over de reikwijdte en detailniveau van het MER (zie verder paragraaf 1.3).

De initiatiefnemers (gemeenten Boekel, Landerd en Uden) hebben er voor gekozen eerst de m.e.r.-procedure te doorlopen, voordat de planologische procedure wordt opgestart. Het MER wordt dus niet gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd, maar zelfstandig. Hier is voor gekozen omdat de initiatiefnemers eerst willen weten of het motorcrossterrein vanuit het aspect milieu haalbaar is. Wanneer uit het MER blijkt dat het motorcrossterrein haalbaar is en de Commissie voor de milieueffectrapportage positief adviseert zal de planologische procedure opgestart worden.

1.3 Commissie voor de milieueffectrapportage

Op 3 mei 2010 is door de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder te noemen de Commissie) een advies¹ over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport opgesteld (bijlage 1). In haar advies heeft zij ook de ingekomen zienswijzen op de Notitie reikwijdte en detailniveau betrokken.

In haar advies heeft de Commissie aangegeven welke informatie in het MER opgenomen moet worden. De volgende punten worden door de Commissie als essentiële informatie in het MER beschouwd:

- de gegevens die onderbouwen dat de motorcrossbaan duurzaam (toekomstvast) voorziet in de behoeften van de motorcrossverenigingen uit de regio (hoofdstuk 1);
- de onderbouwing van de locatiekeuze en de rol die het milieubelang bij deze keuze speelt (hoofdstuk 4);
- een beschrijving van de huidige geluidsbelasting in de omgeving van het plangebied, van de veranderingen hierin als het gevolg van het initiatief en van maatregelen die getroffen kunnen worden om de effecten van de geluidsbelasting te verminderen (hoofdstuk 6 en 7);
- een beschrijving van de kenmerkende natuurwaarden in het plangebied en van de gevolgen van het initiatief of deze waarden (hoofdstuk 5 en 6);
- een zelfstandig leesbare publieksvriendelijke samenvatting.

1.4 Probleem- en doelstelling

Probleemstelling

Het initiatief is opgezet omdat er verschillende motorcrossterreinen in de regio zijn gesloten, zie bijlage 2. De doelstelling is het aanleggen van een nieuw, legaal motorcrossterrein met een regionale functie, dat ter vervanging dient van het motorcrossterrein in Reek (ligt in de ecologische hoofdstructuur) en andere terreinen binnen de ecologische hoofdstructuur. Het project moet tevens een bijdrage leveren

¹ Rapportnummer 2218-33

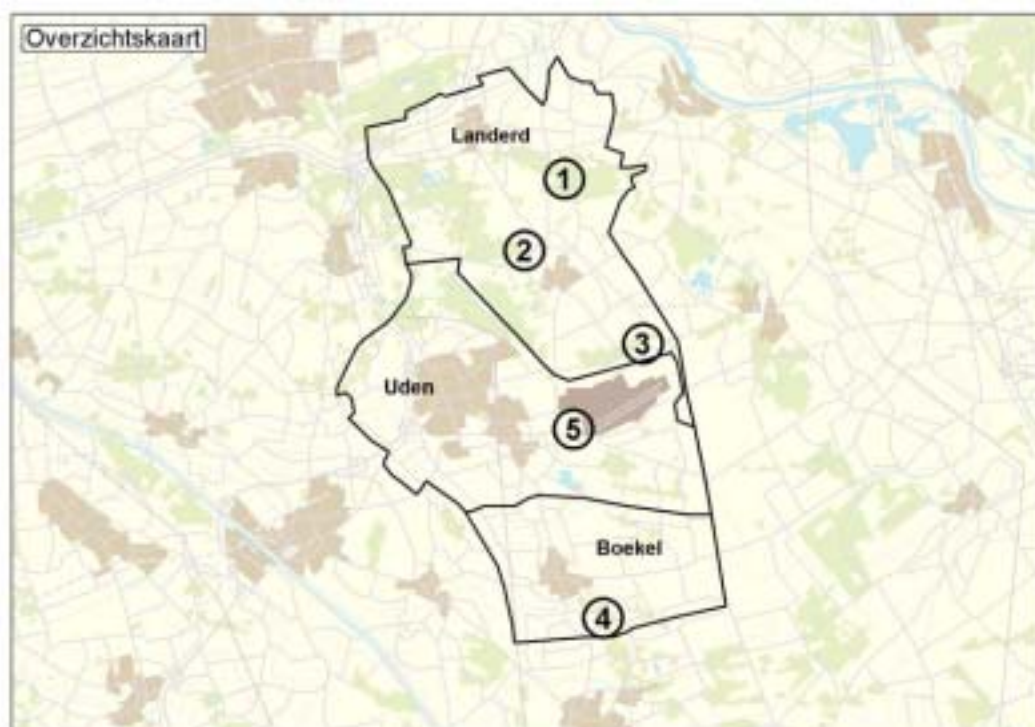
aan het beëindigen van de illegale crosspraktijken in het stiltegebied De Maashorst en andere groene hoofdstructuurgebieden. Wildcrossers veroorzaken veel overlast in de natuurgebieden.

Doelstelling

Het motorcrossterrein moet aan verschillende motorcrossverenigingen uit de regio (MC Boekel, MC Schaijk, MC Zeeland, MAC Bedaf, MC Zijtaart) trainingsruimte bieden. Gelijktijdig met het inrichten van het nieuwe motorcrossterrein wordt een aantal bestaande motorcrossterreinen op ongewenste locaties gesaneerd.

De sanering heeft betrekking op de volgende crosslocaties in de regio, zie kaart 1.1.

1. Gemeente Landerd, De Kuil (Reek);
2. Gemeente Landerd, Nabbegat (Zeeland);
3. Gemeente Landerd, Trentse bossen (Zeeland);
4. Gemeente Boekel, Bezuidenhout;
5. Gemeente Uden, MAC Bedaf, (Volkel).



Figuur 1.1: Overzichtskartaal

1.5 Regionaal motorcrossterrein

Het regionaal motorcrossterrein zal een nieuwe, positieve impuls moeten geven aan het motorcrossen in de regio.

Al in 2003 is in overleg met de Provincie Noord-Brabant de gedachte ontstaan om de lokale motorcrossproblematiek op regionale schaal op te lossen. Ter onderbouwing van het idee is in 2004 onderzoek gedaan naar de geluidscontouren van het regionaal motorcrossterrein in de gemeente Landerd. In maart 2006 is de Provinciale Planologische Commissie gevraagd om een principe-uitspraak te doen over de vestiging van een nieuw motorcrossterrein. De Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving van de provincie onderschrijft het belang om binnen de regio Peel en Maas te kunnen beschikken over een motorcrossterrein met een regionale functie (onder gelijktijdige sanering van bestaande terreinen). De Provinciale Planologische Commissie gaf destijds nog aan dat de regionale insteek van de problematiek rondom de crossterreinen van harte ondersteund werd.

Het regionaal motorcrossterrein kan in alle opzichten dienen als een voorbeeldproject voor andere regio's binnen de provincie Noord-Brabant. In een Quick-Scan van het kennisinstituut PON met betrekking tot de sportaccommodaties in Noord-Brabant (2005) hebben de gemeenten in de regio Noord-Brabant aangegeven dat het ontbreekt aan een regionaal motorcrossterrein. Er is dus zowel vanuit de politiek als vanuit de motorcrossverenigingen, al geruime tijd, een sterke behoefte aan een regionaal motorcrossterrein.

1.6 Bestaande c.q. voormalige motorcrossterreinen

1.6.1 Noord-Brabant

In Noord-Brabant zijn 32 motorcrossbanen bekend², zie bijlage 2. Van deze 32 motorcrossbanen bestaan er 6 niet meer en 3 worden gesloten. Van de 23 overgebleven motorcrossterreinen zijn er 16 vastgelegd in een bestemmingsplan. Voor de overige 7 motorcrossbanen loopt er een planologische procedure of wordt overwogen een planologische procedure te starten. Vanuit het gegeven dat motorcrossers in de buurt van hun woonplaats crossen (en de off-road minder) is het ter voorkoming dat zij hun heil zoeken in het wildcrossen, noodzakelijk voldoende aanbod van legale crossterreinen te hebben. Wanneer de 7 motorcrossterrein niet gelegaliseerd worden dan is in de omgeving van Landerd/Uden/Vegel geen alternatief voor handen.

Het gaat om de volgende 7 motorcrossterreinen:

² Notitie, Concept-resultaat van de inventarisatie Knelpunten motorcrosscircuits, Provincie Noord-Brabant, Directie Ruimtelijke Ontwikkeling & Handhaving, 7 december 2011

- Gemeente Bernheze (Stanserhorn);
- Gemeente Boekel (Bezuidenhout);
- Gemeente Boxmeer ('t Snepke);
- Gemeente Boxmeer (Duivenbos);
- Gemeente Mill (De Kuilen);
- Gemeente Cranendonck (Budeler bergen);
- Gemeente Someren (MAC Lierop)/

1.6.2 Noord-oost Brabant

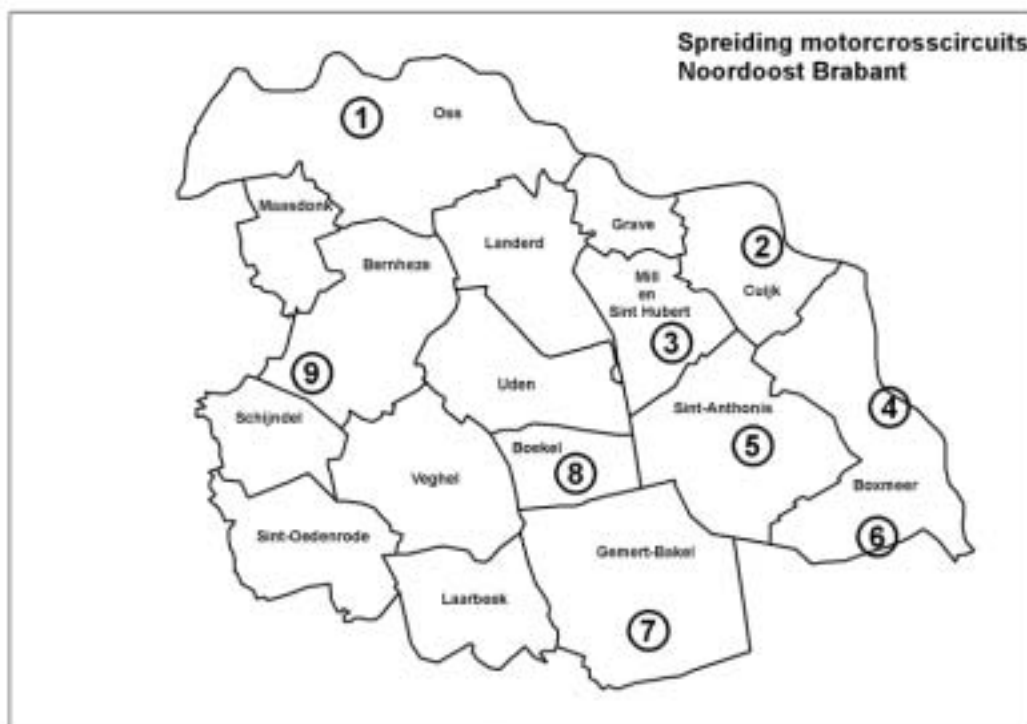
In Noord-oost Brabant bevinden zich de volgende motorcrossterreinen:

1. Gemeente Oss (Nieuw Zevenbergen);
2. Gemeente Cuijk (CCC);
3. Gemeente Mill en St. Hubert (De Kuilen) (niet legaal);
4. Gemeente Boxmeer ('t Snepke) (niet legaal);
5. Gemeente Sint Anthonis (Radiocircuit en Bergen);
6. Gemeente Boxmeer (Duivenbos) (niet legaal);
7. Gemert-Bakel (Wolfsbosch);
8. Gemeente Boekel (Bezuidenhout) (niet legaal);
9. Gemeente Bernheze (Stanserhorn) (niet legaal).

Van deze motorcrossterreinen zijn er 5 niet gelegaliseerd.

Op kaart 1.2 zijn deze motorcrossterreinen opgenomen. Uit een inventarisatie³ van de provincie Noord-Brabant blijkt dat een groot deel van deze motorcrossterreinen in de EHS ligt.

³ Notitie, Concept-resultaat van de inventarisatie Knelpunten motorcrosscircuits, Provincie Noord-Brabant, Directie Ruimtelijke Ontwikkeling & Handhaving, 7 december 2011

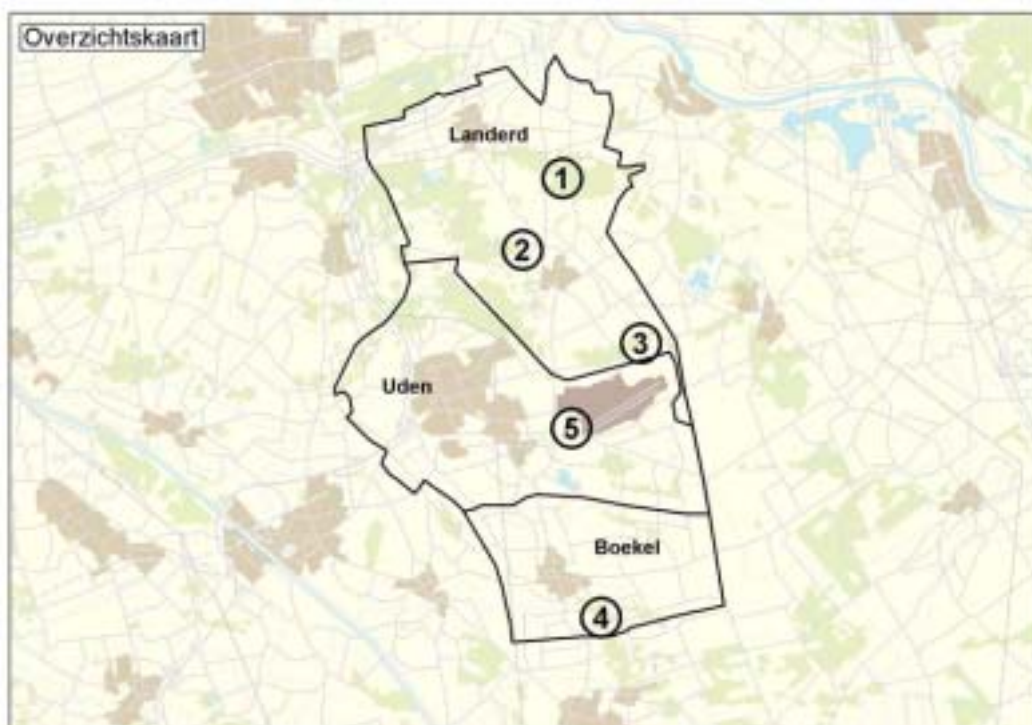


Kaart 1.2: Spreiding motorcrosscircuits Noordoost Brabant

1.6.3 Regio

In de gemeenten Boekel, Landerd en Uden zijn of waren de volgende motorcrossterreinen aanwezig, kaart 1.3..

1. Gemeente Landerd, De Kuil (Reek);
2. Gemeente Landerd, Nabbegat (Zeeland);
3. Gemeente Landerd, Trentse bossen (Zeeland);
4. Gemeente Boekel, Bezuidenhout;
5. Gemeente Uden, MAC Bedaf, (Volkel).



Kaart 1.3: Te saneren motorcrossterreinen

Locatie De Kuil, Reek

Deze motorcrossbaan is in 2002 gesloten naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State. Het motorcrossterrein is ondertussen ontmanteld en in het gebied vindt natuurontwikkeling plaats.

Locatie Nabbegat, Zeeland

Motorcrossbaan Nabbegat is gelegen in Zeeland en is gesloten. De motorcrossbaan is sinds een jaar of 18 niet meer in gebruik.

Locatie Trentse bossen, Zeeland

Deze motorcrossbaan is nog wel aanwezig, maar is formeel niet meer in gebruik.

Bezuidenhout, Boekel

Bezuidenhout is nu gesloten op basis van een uitspraak van de Raad van State dat de provincie terecht de goedkeuring heeft onthouden aan een positieve bestemming, vanwege strijdigheid met het provinciaal beleid. In een volgende uitspraak oordeelde de Raad van State dat in het kader van de handhaving het gebruik van het terrein onder het overgangsrecht valt. De gemeente Boekel is op basis van deze uitspraak opnieuw een procedure gestart voor een omgevingsvergunning.

Op 23 januari 2006 is bij de gemeente Boekel een aanvraag ontvangen van MC Boekel aan de Putakker 6 voor een milieuvergunning inzake het oprichten en in werking hebben van circuit 'Bezuidenhout', een motorcrossterrein. Op 16 april 2007 is op de aanvraag Wet milieubeheer van 23 januari 2006 beschikt. Deze beschikking is op 26 maart 2008 door de Raad van State vernietigd.

Op 27 april 2011 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan, in het hoger beroep ingesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Boekel tegen de uitspraak van de Rechtbank over het bestuursdwangbesluit van 24 november 2008 inzake het beëindigen van het

gebruik van het motorcrossterrein en het verwijderen van de hierop aanwezige bouwwerken en het hekwerk. Kern van de uitspraak is dat er geen sprake is van strijdigheid met het bestemmingsplan, voor zover het gebruik van het motorcrossterrein zie op het gebruik zoals dat plaatsvond op de peildatum 15 februari 1994, gebaseerd op het ter plaatse nog steeds geldende bestemmingsplan 'Recreatiegebied'. Op basis hiervan is door het college op 12 juli 2011 een nieuwe beslissing op het bezwaarschrift van de toenmalige Vrom-inspectie genomen. Deze zal naar verwachting in september 2012 in procedure gaan.

MAC Bedaf, Volkel

De gemeente Uden heeft de vereniging MAC Bedaf tijdelijk toestemming gegeven te crossen de Scheiweg onder de rook van vliegbasis Volkel. Dit motorcrossterrein mag voor een periode van maximaal 5 jaar tijdelijk gebruikt worden voor wedstrijden. Deze toestemming vervalt na totstandkoming van het regionaal motorcrossterrein.

1.7 Te nemen besluiten

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de te nemen besluiten ten behoeve van de aanleg en ingebruikname van een regionaal motorcrossterrein.

Besluit	Wettelijk kader	Bevoegd gezag
Bestemmingsplan motorcrossterrein	Wet ruimtelijke ordening	Gemeente Landerd
Bestemmingsplan geluidzone	Wet ruimtelijke ordening en Wet geluidhinder	Gemeenten Landerd, Mill en Sint Hubert en Uden
Omgevingsvergunning voor de oprichting van een motorcrossterrein, het bouwen van het clubhuis, realiseren van een meet- en registratiesysteem voor de geluidproductie, inclusief m.e.r.-beoordeling	Wet milieubeheer Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	Provincie Noord-Brabant

1.8 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader weergegeven van het Rijk, provincie en gemeenten. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de voorgenomen activiteiten. In hoofdstuk 4 worden de alternatieve locaties bepaald, waarna in hoofdstuk 5 de referentiesituatie van de voorkeurslocatie en bestaande locaties worden beschreven. Tevens wordt de autonome ontwikkeling van de voorkeurslocatie beschreven. Hoofdstuk 6 en 7 bevatten respectievelijk de effectbeschrijvingen van voorkeursloca-

tie versus bestaande locatie en de inrichtingsvarianten. Ten slotte worden in hoofdstuk 8 de leemten in kennis en informatie beschreven.

2. BELEIDSKADER

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte⁴ staan de plannen van de Rijksoverheid voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk stelt dat er een aanpak dient te ontstaan waarmee Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Hieronder zijn de 13 belangen weergegeven.

1. een excellent ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie;
3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
7. het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. ruimte voor waterveiligheid en duurzame zoetwatervoorzieningen en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructuurele besluiten.

Voor de regio Brabant zijn de volgende opgaven van nationaal belang:

⁴ vastgesteld op 13 maart 2012

- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland;
- Versterking van de primaire waterkeringen;
- Deelprogramma's Veiligheid, Zoetwater en Nieuwbouw en herstructurering van het Deltaprogramma;
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS) inclusief Natura2000-gebieden;
- Buisleidingennetwerk ruimtelijk mogelijk maken;
- Onderzoek naar goederenvervoer over het spoor;
- Hoofdenergienetwerk (380 KV) over de grens;
- Voorkeursgebieden grootschalige windenergie Westelijk Noord-Brabant.

Motorcrossterreinen

Voor het motorcrossterrein is de opgave met betrekking tot de EHS van belang. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies een natuurwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieuecondities voor kenmerkende ecosystemen van (inter)nationaal belang. Dit provinciale en landsgrensoverschrijdende netwerk is de herijkte nationale Ecologische Hoofdstructuur. De provincies geven bij de inzet van middelen voor inrichting en beheer prioriteit aan internationale verplichtingen voortvloeiend uit Natura 2000, Kaderrichtlijn Water en soortenbescherming. Uitsluitend wanneer sprake is van nalatigheid van de provincies zal het Rijk de provincies aanspreken op het niet realiseren van de internationale verplichtingen.

2.2 Wet- en regelgeving

Wet milieubeheer

Voor de aanleg en ingebruikname van het motorcrossterrein is een omgevingsvergunning nodig. Het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning is de provincie Noord-Brabant. Ten behoeve van de omgevingsvergunning zijn met name de maximale geluidsniveaus van belang. Op basis van de Wet geluidhinder wordt de geluidzone van 50 dB(A) om het motorcrossterrein via bestemmingsplannen vastgelegd.

Wet geluidhinder

Motorcrossterreinen waar meer dan 8 uur per week op wordt gecroost zijn grote lawaaimakers⁵ in de zin van de Wet geluidhinder. Een motorcrossterrein moet gevestigd zijn of worden op een industrieterrein. Om het industrieterrein moet een geluidzone vastgelegd worden. Deze zone mag niet kleiner zijn dan 50 dB(A).

Natuurbeschermingswet

Op 1 oktober 2005 is de nieuwe Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. Deze wet heeft als doel het beschermen en in stand houden van bijzondere gebie-

⁵ In artikel 2.1 lid 3 Bor is vastgelegd welke typen inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein gevestigd moeten worden

den (Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten) in Nederland. De Natura 2000-gebieden bestaan uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en vormen samen het Europese Natura 2000-netwerk. Nieuwe ontwikkelingen mogen geen negatief effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van de habitattypen en soorten.

Vogel- en habitatrichtlijn

De Vogelrichtlijn (1979) heeft betrekking op de instandhouding en de regulering van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten in Europa. Biotopen en leefgebieden van vogels moeten beschermd, hersteld, dan wel in stand gehouden worden. De Vogelrichtlijn wijst bepaalde beschermingszones aan. In deze leefgebieden moeten speciale beschermingsmaatregelen worden getroffen. De habitatrichtlijn (1992) heeft tot doel bij te dragen aan het waarborgen van de biologische diversiteit door het in standhouden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna in Europa. In Habitat-richtlijngebieden bestaat de verplichting om maatregelen te treffen om de te beschermen habitats en/of soorten in stand te houden en de verplichting maatregelen te treffen om kwaliteitsverlies en verstoring te voorkomen.

Natura2000

De Europese Unie heeft het initiatief genomen voor 'Natura 2000', een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het EU-beleid voor behoud en herstel van biodiversiteit. Alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn ook aangegeven als Natura 2000-gebied. Het is niet toegestaan om zonder vooraf toegekende vergunning nieuwe activiteiten in deze gebieden uit te voeren.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet is sinds 25 mei 1998 van kracht. Met deze wet worden (nagenoeg) alle van nature in het wild voorkomende vogels, zoogdieren, reptielen en amfibieën beschermd. Daarnaast zijn er selectieve lijsten van beschermde planten, vissen, vlinders en ongewervelde dieren. De beschermde soorten en hun nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen mogen niet opzettelijk worden verstoord of vernietigd. Plannen en ontwikkelingen kunnen pas aan de Flora- en faunawet worden getoetst op het moment dat de exacte ingreep min of meer bekend is. Om die reden wordt de Flora- en faunawet in deze fase niet beschouwd, maar worden wel de aandachtspunten voor het vervolg benoemd.

2.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie ruimtelijke ordening benoemt de provincie haar provinciale ruimtelijke belangen en de wijze waarop zij deze behartigt. De ruimtelijke visie is uitgewerkt in dertien provinciale ruimtelijke belangen.

1. Regionale contrasten;
2. Een multifunctioneel landelijk gebied;
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem;
4. Een betere waterveiligheid door preventie;
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding;
6. Ruimte voor duurzame energie;
7. Concentratie van verstedelijking;
8. Sterk stedelijk netwerk: BrabantStad;
9. Groene geleidingszones tussen steden;
10. Goed bereikbare recreatieve voorzieningen;
11. Economische kennisclusters;
12. (Inter)nationale bereikbaarheid;
13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur.

De wijze waarop de provincie deze ruimtelijke belangen behartigt is uitgewerkt in vier manieren van sturen: regionaal samenwerken, ontwikkelen, beschermen en stimuleren.

Verordening Ruimte 2012

In de Verordening staan onderwerpen uit de provinciale structuurvisie, waarbij is aangegeven welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De Verordening bestaat uit kaartmateriaal en regels waarmee gemeenten rekening moeten houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De Verordening bevat regels voor:

- Regionaal perspectief voor wonen en werken;
- Ruimte-voor-ruimteregeling;
- GHS-natuur/EHS;
- Bescherming tegen wateroverlast en overstromingen;
- Grond- en oppervlaktewatersysteem;
- Land- en tuinbouw (integrale zonering, glas, TOV).

Motorcrossterreinen

In de Verordening is in artikel 11.11 over lawaaisporten (waar motorcross onder valt) het volgende opgenomen: De provincie streeft naar de opheffing van lawaaisport-terreinen in het buitengebied. Een voornemen tot uitbreiding of vestiging van een lawaaisport (motorsport) dient beoordeeld te worden als zijnde een bedrijventerein. Lawaaisporten kunnen zich wel mogelijk vestigen in een zoekgebied voor ste-

delijke ontwikkeling waarbij voldaan moet worden aan de vereisten die gelden voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling (artikel 3.3.).

Buiten bestaand stedelijk gebied of zoekgebied stedelijke ontwikkeling is vestiging of uitbreiding van voorzieningen voor sportactiviteiten waarbij motorisch of mechanisch geluid wordt geproduceerd uitgesloten. De provincie acht het onwenselijk om ruimere mogelijkheden in het kader van de Verordening op te nemen. Onder bijzondere omstandigheden kan een voorkomend geval voorgelegd worden aan de Provinciale Staten om een specifieke afweging te maken. Deze specifieke afweging kan in gang gezet worden doordat een gemeente bij Provinciale Staten een verzoek indient om door middel van een herziening van de Verordening ruimte (aanpassing van het zoekgebied voor verstedelijking) dan wel door middel van een provinciaal inpassingsplan een eventueel initiatief voor de vestiging van lawaaisport te honoreren.

- Principe uitspraak PPC, mei 2006 (gehele uitspraak is als separate bijlage bijgevoegd)

De gemeente Landerd heeft voor de voorkeurslocatie aan de Provinciale Planologisch Commissie (PPC) een principe-uitspraak gevraagd over de vestiging van het motorcrossterrein in de gemeente Landerd. De provincie heeft deze principe-uitspraak⁶ gedaan. 'De directie onderschrijft het belang om binnen de regio Peel en Maas te kunnen beschikken over een motorcrossterrein met een regionale functie onder gelijktijdige sanering van bestaande terreinen. Onderhavig initiatief van de gemeente Landerd vormt een goede aanzet voor zo'n regionaal terrein en verdient nadere uitwerking.'

- Overleg provincie Noord-Brabant, de Motorsport Organisatie Nederland, gemeenten Boekel, Landerd, Uden en Veghel, 2 februari 2011

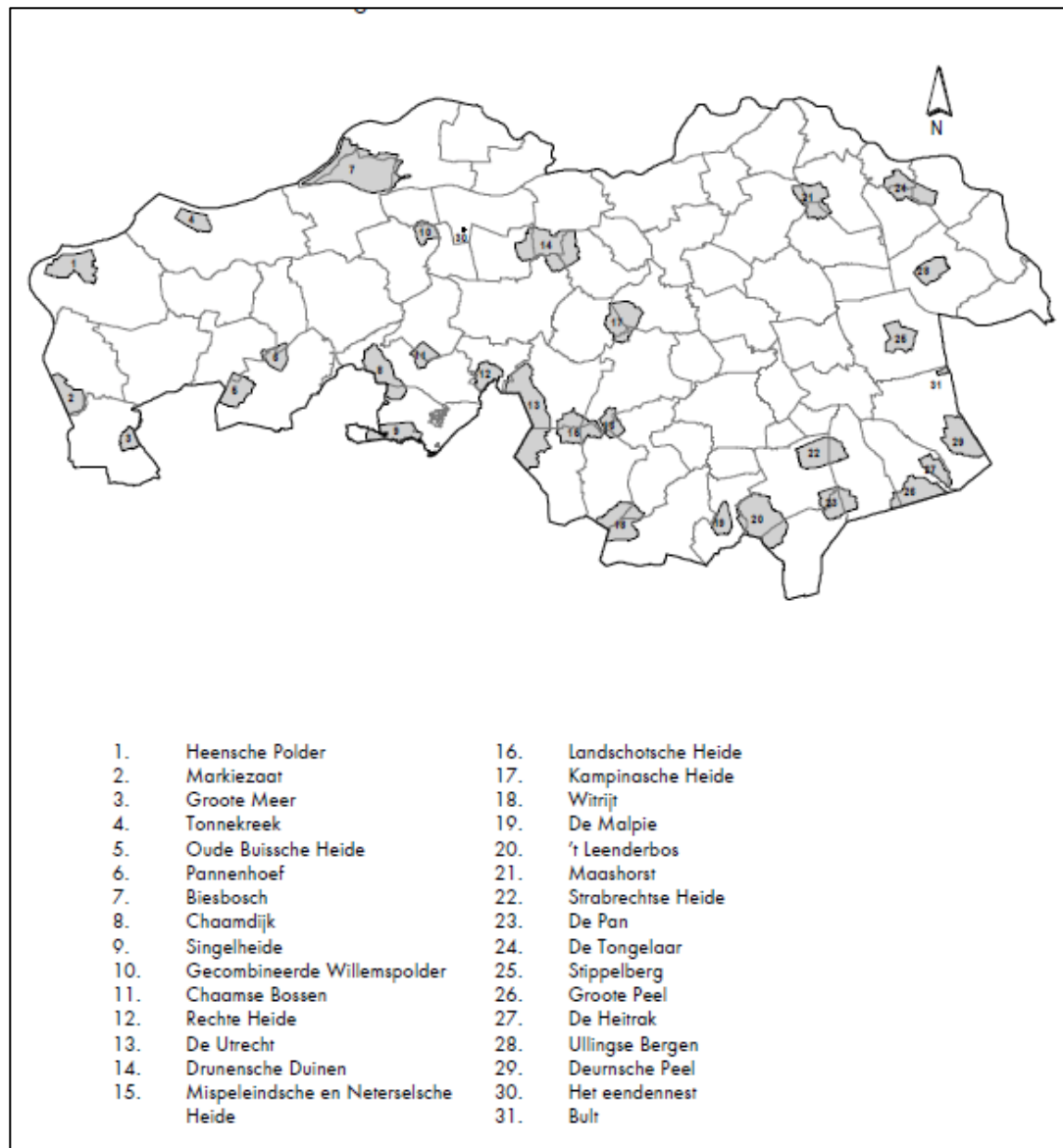
De provincie is ambtelijk altijd positief geweest over het initiatief van een regionaal motorcrossterrein. Met name vanwege het sanerend effect. In de Structuurvisie wordt uitgegaan van het in regionaal verband bekijken van regionale functies. Regionale functies horen thuis in het stedelijk concentratiegebied. Het motorcrossterrein past niet binnen de algemene uitgangspunten van de provincie, hierdoor is het nodig dat dit project wordt voorgelegd aan Provinciale Staten. Provinciale Staten moeten hier dan apart toestemming voor geven.

Provinciale milieuverordening

In de Provinciale milieuverordening zijn stiltegebieden (bijlage 6 van de Provinciale milieuverordening) opgenomen. In deze gebieden moet geluidhinder voorkomen worden of beperkt. Het is daarom verboden om toestellen te gebruiken waardoor de ervaring van de natuurlijke geluiden kan worden verstoord. Tevens is het verboden om met een motorvoertuig zich te bevinden buiten de openbare weg of buiten andere voor bestemmingsverkeer openstaande wegen of terreinen.

⁶ Principe-uitspraak "vestiging motorcrossterrein De Peel", directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving, provincie Noord-Brabant, kenmerk 1175683, 10 mei 2006

De dichtstbijzijnde stiltegebieden zijn Maashorst, De Tongelaar en Ullingse Bergen.



Figuur 2.1: Stiltegebieden in Noord-Brabant

2.4 Regionaal beleid

Ontwikkelingsplan de Leijgraaf

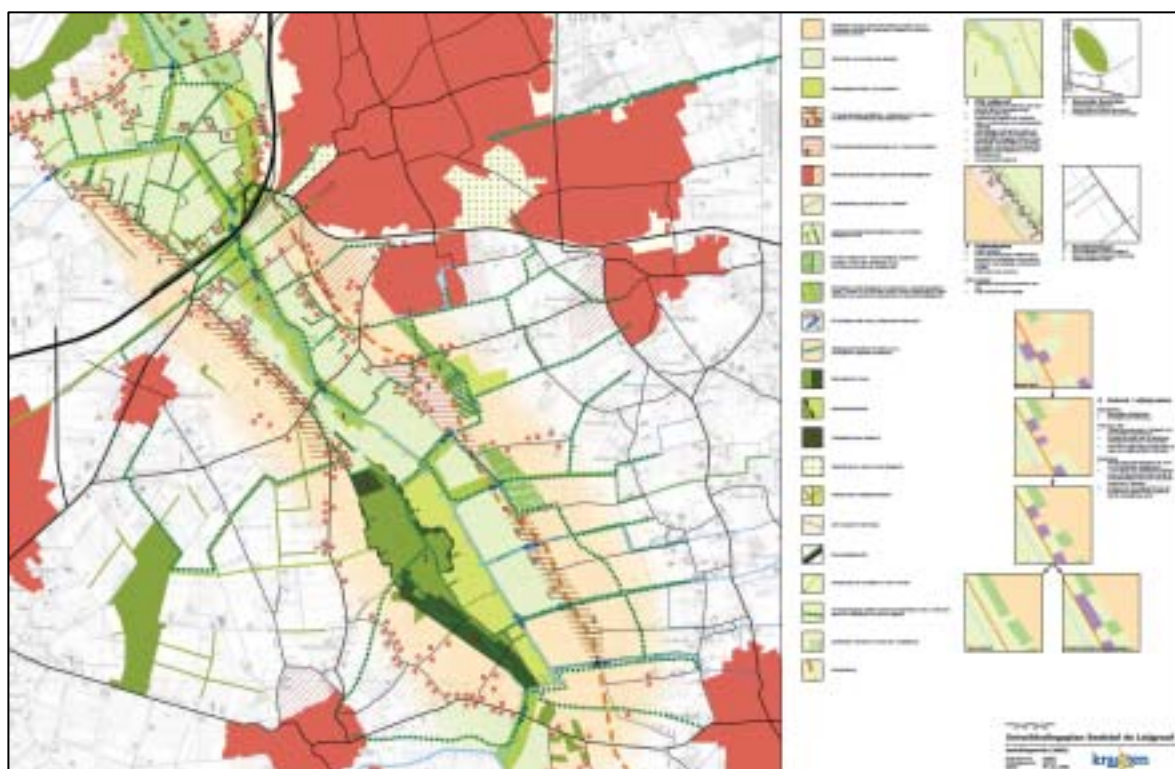
Het Dal van de Leijgraaf is een ecologische verbindingszone. Hiervoor is een Ontwikkelingsplan de Leijgraaf⁷ (verder te noemen Ontwikkelingsplan) opgesteld. Het Ontwikkelingsplan resulteert in concrete projecten en doelstellingen voor de toekomst. Daarmee is het Ontwikkelingsplan richtinggevend voor toekomstige uitwerkingsplannen en nieuwe planvormingen. Het Ontwikkelingsplan gaat verder dan het vigerende beleid, dat binnen de ontwikkelingsvisie verder is uitgewerkt. In het Ontwikkelingsplan staat openheid, rust en beperkte uitbreidingsmogelijkheden voor de landbouw centraal (het gebied wordt niet op slot gezet).

Op kaart 2.2 is het plangebied aangeven van het Dal van de Leijgraaf (=ecologische verbindingszone)

In de ontwikkelingsvisie worden streefbeelden uitgewerkt voor:

- Dynamische landbouwgebied;
- Grondgebruik beekdal;
- Beheersgebied;
- Beekdalrand;
- Inpassing agrarische bedrijven/landschapselementen;
- Ecologische verbindingszone/natuurontwikkelingszone de Leijgraaf;
- Ecopassages;
- Overige ecologische verbindingszones/natuurontwikkelingszones:Meerkensloop, Duits Lijntje, Verbindingen met 't Loo, Beken, Bosontwikkeling en omvorming;
- Ontwikkeling Goorsche Bosschen (Landgoederen);
- Knokerdweg/Het Goor;
- Herwaardering wegen;
- Ommetje recreatie.

⁷ Gemeente Uden, Gemeente Veghel, Gemeente Boekel, Waterschap Aa en Maas, auteur Bureau Kragten, 8 februari 2008



Figuur 2.2: Ontwikkelingsplan de Leijgraaf

In het streefbeeld ommetje recreatie is als randvoorwaarde aangegeven dat er voldoende gelegenheid voor rust, picknick en schuilen aanwezig dient te zijn. Voor inwoners van de kernen Uden, Boekel, Veghel, Mariaheide, Volkel en Erp is het mogelijk een ommetje te maken voor het uitloopgebied van het Dal van de Leijgraaf.

2.5 Gemeentelijk beleid

2.5.1 Gemeente Landerd

*StructuurvisiePlus*⁸

Met de Structuurvisie Plus wil de gemeente Landerd richting geven aan de toekomst van de gemeente en haar inwoners. Een richting die zowel recht doet aan de (gebieds)specifieke kwaliteiten van natuur, landschap en cultuurhistorie binnen de gemeente Landerd als aan de wensen van de lokale samenleving om er te kunnen wonen, werken en recreëren.

In de StructuurvisiePlus is aangegeven dat het beekdal van de Hooge Raam een potentieel waardevol gebied is voor natuurontwikkeling. Een knelpunt voor de ont-

⁸ vastgesteld door de gemeenteraad in 2003

wikkeling is het bestaande motorcrossterrein dat zorgt voor geluidhinder en verstoring voor de fauna.

De StructuurvisiePlus bevat geen uitspraken over de vestiging van een nieuw motorcrossterrein.

Structuurvisie buitengebied in ontwikkeling⁹

In de structuurvisie wordt ingezet op kwalitatieve verbetering en verbreding van de recreatie door middel van extensieve recreatievormen en kleinschaligheid. Intensieve recreatie is alleen mogelijk binnen de gebieden bedoeld voor intensieve recreatie.

In de structuurvisie zijn de gebieden voor intensieve recreatie overgenomen uit het reconstructieplan van de provincie Noord-Brabant. De reconstructieplannen van de provincie zijn geen vigerend beleid meer. De verdere ontwikkeling van deze gebieden voor intensieve recreatie is daarom onzeker.

Sociaal Economisch Actieplan Landerd (SEAP)

Het SEAP legt de fundamenteën voor het sociaal-economisch beleid van de gemeente Landerd voor de komende jaren. De koers van het economisch beleid geeft tevens het belang aan voor de leefbaarheid, de werkgelegenheid, de sociale cohesie, de beleving van het buitengebied, kortom de aantrekkelijkheid van de gehele leefgemeenschap Landerd. In het SEAP heeft de gemeente Landerd een aantal actiepunten, per bedrijfssector opgenomen die uitgevoerd dienen te worden.

Met betrekking tot toerisme en recreatie is bepaald dat nieuwe vormen van recreatie worden gestimuleerd. Het gaat hierbij om kleinschalig recreatie verblijf. Intensieve recreatie hoort hier niet bij.

Landschapsbeleidsplan

Het landschapsbeleidsplan vormt een beleidskader voor het behoud van bestaande natuur- en landschapswaarden, voor de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het landschap en voor het op gang brengen van nieuwe maatregelen en initiatieven die zijn gericht op het realiseren van de gewenste ontwikkeling van natuur en landschap.

2.5.2 Gemeente Boekel

Structuurvisie Boekel¹⁰

De Structuurvisie is kaderstellend voor de ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Boekel. Het voormalige motorcrossterrein in Boekel is jaren gedoogd in de gemeente en valt op basis van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 27 april 2011 onder het overgangsrecht. Als gevolg van de uit-

⁹ vastgesteld door de gemeenteraad op 17 december 2009.

¹⁰ Vastgesteld door de gemeenteraad 13 oktober 2011

spraak van voornoemde uitspraak valt het motorcrossterrein aan de Bezuidenhout, binnen nader gestelde voorwaarden, onder het overgangsrecht. Gelet op de wettelijke verplichting tot herziening van een bestemmingsplan eens per 10 jaar, zal bij de eerstvolgende integrale herziening van het bestemmingsplan buitengebied (rond 2016) de bestemming van het motorcrossterrein weer aan de orde komen.

In de Structuurvisie is aangegeven dat de gemeentelijke voorkeur uitgaat naar een regionaal motorcrossterrein op het grondgebied van de gemeente Landerd, locatie De Peel.

2.5.3 Gemeente Uden

Interimstructuurvisie 2009-2015¹¹

De Interim Structuurvisie geeft een samenhangende visie op de ruimtelijke structuur van het grondgebied. Het gaat daarbij om stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteiten en om kwaliteiten die bijvoorbeeld te maken hebben met water, cultuurhistorie, natuur, milieu en verkeer en vervoer.

In de Interim Structuurvisie is een budgetreservering opgenomen voor planvorming van een regionaal motorcrossterrein.

¹¹ Vastgesteld door de gemeenteraad mei 2009

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT: TRAININGSACCOMODATIE

3.1 Wensbeeld te realiseren voorziening

Het regionaal motorcrossterrein moet aan verschillende verenigingen uit de regio Boekel, Landerd en Uden een trainingsruimte bieden.

Het motorcrossterrein heeft een minimale oppervlakte van circa 12 hectare. De motorcrossbaan heeft een lengte van circa 1.800 meter. Op de baan zijn verschillende springschansen aanwezig van verschillende hoogtes.

Het motorcrossterrein bestaat uit een zachte baan (zand) waarop door volwassen motorrijders wordt gereden. Op de motorcrossbaan komt daarnaast een verharde baan (asfalt), voor supermoto. Tijdens supermoto wordt ook op het onverharde deel van de baan gereden. Ook komt op het terrein een jeugdbaai en een baan voor kinderen. De motorcrossbaan voldoet aan de NOC/NSF-eisen. Het voldoen aan de NOC/NSF-eisen is van belang vanuit subsidie-eisen (provincie).

Ook is het eventueel mogelijk in de toekomst nationale- en internationale wedstrijden te organiseren, mits er voldaan wordt aan de geluidsnormen.

De ontsluiting van de voorkeurslocatie is voorzien vanaf de Nieuwedijk. Ten behoeve van calamiteiten is er een nooduitgang/-toegang voorzien vanaf de parallelweg langs de Midden Peelweg. Het parkeerterrein van auto's/busjes van de motorrijders voor trainingen kan worden aangelegd binnen de rondom de crossbaan aan te leggen geluidwallen. Daarmee is geluidafscherming van startende motoren tijdens trainingen gewaarborgd. Voor bezoekers tijdens trainingen is er een parkeerruimte voorzien tussen de toegangsweg aan de westkant van het crossterrein buiten de geluidwallen. Op figuur 3.1 is de mogelijke inrichting van een motorcrossterrein uitgetekend. Op figuur 3.2 is de voorkeurslocatie ingetekend en de ligging ten opzichte van de omliggende gemeenten.



Figuur 3.2: Voorkeurslocatie

3.2 Aard en omvang

Het motorcrossterrein moet voor verschillende verenigingen uit de regio trainingsruimte bieden.

Tabel 3.1: Aard en omvang

Omvang motorcrossterrein	Circa 12 hectare (bruto)
Trainingen	5 – 7 dagen per week, maximaal 15 seniorrijders tegelijkertijd op het circuit
Aantal uren per week	Maximaal 23 uur
Aantal rijders per week	Potentieel van circa 600 rijders

Tabel 3.2: Trainingstijden en activiteit

Dag	Trainingstijden	Aantal uren	Activiteit
Maandag	17.00 uur – 19.00 uur	2	supermoto
Dinsdag	16.30 uur – 19.00 uur	2,5	motorcross
Woensdag	15.00 uur – 19.00 uur	4	motorcross
Donderdag	17.00 uur – 19.00 uur	2	supermoto
Vrijdag	16.30 uur – 19.00 uur	2,5	motorcross
Zaterdag	12.00 uur – 17.00 uur	5	motorcross
Zondag	12.00 uur – 17.00 uur	5	motorcross

Het totaal aantal uren dat de motorcrossbaan per week in gebruik is, bedraagt maximaal 23 uur.

Tabel 3.3: Aantal motoren per trainingsuur

	Trainingstijden	Aantal uren	Supermoto	Mini's	Jeugd	Volwassenen	Totaal
Maandag	17.00 uur – 19.00 uur	2	10	15	10		35
Dinsdag	16.30 uur – 19.00 uur	2,5		15	10	15	40
woensdag	15.00 uur – 19.00 uur	4		15	10	15	40
donderdag	17.00 uur – 19.00 uur	2	10	15	10		35
Vrijdag	16.30 uur – 19.00 uur	2,5		15	10	15	40
Zaterdag	12.00 uur – 17.00 uur	5		15	10	15	40
Zondag	12.00 uur – 17.00 uur	5		15	10	15	40

3.3 Technische specificaties van de motoren

Voor de bronproductie van de motoren wordt gerekend met 94 dB(A) (gemeten volgens de dynamische meetmethode). Dit is overeenkomstig het convenant (separate bijlage) dat de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) en de MON hebben afgesloten op 2 mei 2010 om te kunnen voldoen aan wet- en regelgeving. In de geluidsberekeningen wordt uitgegaan van toepassing van de straffactor voor tonaal geluid¹² van 5 dB(A).

Onderzoek KNMV tonaal geluid

In opdracht van de KNMV wordt er door het bureau Peutz onderzoek gedaan naar tonaal geluid. Waarschijnlijk zal de uitkomst zijn dat het aandeel tweetakt motoren in de toekomst weer zal toenemen, waardoor ook de kans op tonaal geluid weer kan toenemen. Dit onderzoek zal naar verwachting in het najaar van 2012 worden afgerond.

¹² Tonaal geluid is geluid waarin in een smal gebied van toonhoogte het geluid aanzienlijk sterker is dan bij iets hogere of lagere tonen. Met name 2-Takt motoren produceren tonaal geluid.

Tabel 3.4: Bronvermogens motorcrossbaan (bij crossen door volwassenen)

Soort bocht	Bronvermogen
Ruime bochten	114,79 dB(A)
Scherpe bochten	111,87 dB(A)
Naar springschans	121,01 dB(A)
Boven springschans	102,86 dB(A)

De jeugdbaan wordt bereiden met 50-, 60- en 65 cc-motoren, minimotoren, min-quad automaten en variomatics. Kinderen (mini's) rijden op motoren die speciaal bestemd zijn voor kinderen.

Tabel 3.5: Bronvermogens kinder- en jeugdbaan

Soort baan	Bronvermogen
Jeugdbaan	112,98 dB(A)
Kinderbaan	105,86 dB(A)

Tabel 3.6: Bronvermogens supermotobaan

Soort baan	Bronvermogen
Supermotobaan	110,01 dB(A)

4. ALTERNATIEVE LOCATIES

4.1 Voorkeurslocatie

Er is al lange tijd een locatie in beeld voor een regionaal motorcrossterrein, namelijk een locatie in de oksel van de Middenpeelweg en de Volkelseweg in de gemeente Landerd. De Middenpeelweg ligt aan de oostzijde en ten noorden ligt de Volkelseweg. Ten zuiden en ten westen van het plangebied ligt landbouwgebied. Het gebied is onbebouwd en voornamelijk voor de akkerbouw in gebruik (figuur 4.1).



Figuur 4.1: Voorkeurslocatie

In de notitie Reikwijdte en detailniveau is gezocht naar alternatieve locaties in de gemeenten Boekel, Landerd, Uden en Veghel. Door de Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar advies verzocht dit onderzoek op te nemen in het MER en antwoord te geven op de vraag waarom bepaalde alternatieven zijn afgefallen, en welke milieuafwegingen daarin een rol hebben gespeeld.

4.2 Alternatievenonderzoek 2008

Tijdens het onderzoek dat heeft plaatsgevonden in juni 2008 is door middel een kaart per deelnemende gemeente onderzocht of er alternatieve locaties waren. Op de kaart waren gebieden opgenomen die een zodanige planologische bescherming hadden, dat een motorcrossterrein daar sowieso niet mogelijk is. Bijvoorbeeld GHS2002, zonering conform de reconstructieplannen etc. Daarnaast was vanuit met name de geluidseffecten van een motorcrossterrein bepaald dat het invloedsgebied rondom een motorcrossterrein ongeveer 700 meter was, gebaseerd op de toenmalige inrichting van het motorcrossterrein en de toen gebruikte bronvermogens van motoren.

4.3 Alternatievenonderzoek 2012

Aanvullend op het onderzoek zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en detailniveau is opnieuw gezocht naar alternatieve locaties. Er is onderzoek gedaan naar alternatieve locaties in de gemeente Boekel, gemeente Landerd en gemeente Uden. Door deze gemeenten is het initiatief genomen een regionaal motorcrossterrein te realiseren. De gemeente Veghel heeft zich in de initiatieffase teruggetrokken. Mogelijk zal de gemeente in een later stadium overwegen om opnieuw deel te nemen. Het realiseren van een motorcrossterrein in een niet deelnemende gemeente wordt niet haalbaar geacht, omdat deze gemeenten hun motorcrossvoorzieningen op peil hebben.

4.3.1 Verordening Ruimte

Nieuwe motorcrossterreinen worden op grond van de Verordening Ruimte uitgesloten buiten bestaand stedelijk gebied en buiten het zoekgebied verstedelijking. Nieuwe motorcrossterreinen worden op grond van de Verordening Ruimte uitgesloten buiten bestaand stedelijk gebied en buiten het zoekgebied verstedelijking. Het zoekgebied verstedelijking ligt meestal dichtbij woonfuncties. In dit alternatieven onderzoek is er toch voor gekozen buiten het zoekgebied verstedelijking te zoeken naar alternatieve locaties. Een motorcrossterrein is vanuit milieuhygiënisch oogpunt

niet wenselijk nabij woningen. Op basis van de BAG-lijsten van de gemeenten zijn de woningen in kaart gebracht. Op 500 meter afstand van woningen is een motorcrossterrein niet gewenst. Uit diverse akoestische onderzoeken blijkt namelijk dat de 50 dB(A) contour op een afstand van ongeveer 500 meter uit het hart van het motorcrossterrein is gelegen¹³. Dit is op kaart weergegeven per gemeente, zie bijlage 3.

Overleg provincie Noord-Brabant, de Motorsport Organisatie Nederland, gemeenten Boekel, Landerd, Uden en Veghel, 2 februari 2011

De provincie is ambtelijk altijd positief geweest over het initiatief van een regionaal motorcrossterrein. Met name vanwege het sanerend effect. In de Structuurvisie wordt uitgegaan van het in regionaal verband bekijken van regionale functies. Regionale functies horen thuis in het stedelijk concentratiegebied. Het motorcrossterrein past niet binnen de algemene uitgangspunten van de provincie, hierdoor is het nodig dat dit project wordt voorgelegd aan Provinciale Staten. Provinciale Staten moeten hier dan apart toestemming voor geven.

4.3.2 Bepaling alternatieve locaties

Bij de bepaling van de alternatieven is nagegaan of er een geschikte locatie te vinden is voor de vestiging van een motorcrossterrein. Uitgangspunt bij de bepaling van alternatieven zijn de eisen die gesteld worden aan de vestiging van een motorcrossterrein, namelijk een terrein met bruto omvang van minimaal 12 hectare, gelegen aan of in de directe omgeving van een regionale hoofdweg.

Voor het bepalen van de alternatieven heeft met name de geluidsbelasting van het motorcrossterrein een belangrijke rol gespeeld. Concreet betekent dit dat er door de vestiging van de motorcrossbaan een geluidbelasting van maximaal 50 dB(A) op de gevel van een woning mag plaatsvinden. Uit het akoestisch onderzoek ten behoeve van de voorkeurslocatie is gebleken dat de 50 dB(A) contour van het motorcrossterrein op 500 meter ligt. Door om bestaande woningen een cirkel te trekken van 500 meter wordt voldoende afstand gehouden tussen bestaande woningen en een nieuw motorcrossterrein. Daarnaast zijn gebieden uitgesloten voor vestiging van een motorcrossterrein die vanuit natuur belangrijke waarden hebben:

- Ecologische hoofdstructuur;
- Zoekgebied voor ecologische verbindingszone;
- Attentiegebied EHS;
- Regionale waterbergingsgebieden;
- Reserveringsgebieden voor waterberging;
- Groenblauwe mantel;
- Stiltegebieden (zie paragraaf 2.2).

¹³ Op basis van de inrichting conform figuur 3.1.1 en de bronvermogens die opgenomen zijn in paragraaf 3.3

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De EHS is een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met natuurwaarden van (inter)nationaal belang. Het doel van de EHS-beleid is het veiligstellen van ecosystemen en het realiseren van leefgebieden met goede condities voor biodiversiteit. Voor de EHS geldt op basis van het Rijksbeleid de verplichting tot instandhouding van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. Hiertoe geldt het zogenaamde "nee, tenzij"-regime. Dit betekent dat (nieuwe) plannen, projecten of handelingen niet zijn toegestaan indien zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. Zolang dergelijk aantasting niet plaatsvindt, is er vanwege de EHS geen grond om de activiteit geen doorgang te laten vinden.

In de EHS is op lange termijn alleen plaats voor natuur, (grondgebonden) landbouw, recreatie met een groen karakter en andere laag dynamische functies, zoals bosbouw en waterbeheer.

Zoekgebied voor Ecologische verbindingszone

Een zoekgebied voor een ecologische verbindingszone is een gebied waarbinnen een ecologische verbindingszone is of wordt gerealiseerd.

Attentiegebied EHS

Een attentiegebied EHS is een gebied dat gelegen is in en rondom de ecologische hoofdstructuur waar fysieke ingrepen een negatief effect kunnen hebben op de waterhuishouding.

Een bestemmingsplan dat is gelegen in een attentiegebied EHS wijst geen bestemmingen aan of stelt geen regels vast die fysieke ingrepen mogelijk maken met een negatief effect op de waterhuishouding van de hierbinnen gelegen ecologische hoofdstructuur.

- Een bestemmingsplan stelt regels ten aanzien van het verzetten van grond van meer dan 100 m³ of op een diepte van meer dan 60 centimeter beneden maaiveld, voor zover geen vergunning is vereist op grond van de Ontgrondingenwet;
- de aanleg van drainage ongeacht de diepte, tenzij het gaat om vervanging van een bestaande drainage;
- het verlagen van de grondwaterstand anders dan door middel van het graven van sloten of het toepassen van drainagemiddelen, met uitzondering van grondwateronttrekkingen;
- het buiten een agrarisch bouwblok aanbrengen van oppervlakteverhardingen of verharde oppervlakten van meer dan 100 m², anders dan een bouwwerk;
- Het betrokken waterschapsbestuur wordt gehoord.

Regionale waterbergingsgebieden

Binnen een regionaal waterbergingsgebied mogen enkel activiteiten worden ont-plooid die mede zorgen tot behoud van het waterbergend vermogen van het ge-bied. De bebouwing ten dienste van waterberging is tot een hoogte van 2 meter toegestaan. Bebouwing om andere redenen is toegestaan mits de toelichting bij het bestemmingsplan een verantwoording bevat over de wijze waarop het behoud van het waterbergend vermogen is verzekerd.

Reserveringsgebieden voor waterberging

Indien in dit gebied stedelijke ontwikkeling plaatsvindt buiten bestaand stedelijk gebied (een motorcrossterrein) moet in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording opgenomen worden over de wijze waarop de geschiktheid van het gebied voor waterberging behouden blijft.

Groenblauwe mantel

De groenblauwe mantel zijn die gebieden die grenzen aan de ecologische hoofd-structuur, de ecologische verbindingzone of het zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen en deze verbinden. Het zijn gebieden met overwegend grond-gebonden agrarisch gebruik en belangrijke nevenfuncties voor natuur en water.

Een bestemmingsplan dat is gelegen in de groenblauwe mantel strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de ecologische en land-schappelijke waarden en kenmerken van de onderscheidene gebieden en stelt regels ter bescherming van de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden. De toelichting bij een bestemmingsplan bevat een verantwoording over de wijze waarop de nodige kennis over de aanwezige ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken is vergaard.

Van het grondgebied van de drie gemeenten zijn kaarten (bijlage 4) gemaakt met daarop de gebieden EHS, groenblauwe mantel en stiltegebieden. Voor deze gebie-den is planologische bescherming vastgelegd in diverse beleidsstukken. De gebieden hebben een planologische bescherming voor andere vormen van ruimtegebruik, zodat de functie beschermd wordt. De vestiging van een motorcrossterrein is in deze gebieden niet toegestaan.

4.3.3 Conclusie

De kaarten met de gevoelige gebieden en de woningen zijn samengevoegd, zie bijlage 4. De gebieden die wit gebleven zijn komen in aanmerking voor de vestiging van een motorcrossterrein. Uit de kaart blijkt dat er, naast de voorkeurslocatie in de drie gemeenten geen andere locaties mogelijk zijn waar de vestiging van een mo-torcrossterrein met een omvang van 12 hectare mogelijk is.

5. REFERENTIESITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

5.1 Referentie voorkeurslocatie

De voorkeurslocatie ligt in de oksel van de Middenpeelweg en de Volkelseweg, aan de andere zijden omringd door landbouwgebied. De voorkeurslocatie is onbebouwd en voornamelijk voor de akkerbouw in gebruik (figuur 5.1). De voorkeurslocatie is gelegen in het landbouwgebied Odiliapeel. Het landbouwgebied Odiliapeel ligt voor het overgrote deel in de gemeente Uden, maar de voorkeurslocatie is gelegen in de gemeente Landerd.



Figuur 5.1: Voorkeurslocatie

5.1.1 Voorkeurslocatie in relatie tot omgeving

De voorkeurslocatie ligt in een open, grotendeels intensief beheerd agrarisch gebied met verspreide bebouwing. Het betreft een hoogveenontginning op een plateauachtige horst met dekzand. In dit gebied komen van nature hoge grondwaterstanden voor en treedt plaatselijk kwel op. Door drainage en ontwatering zijn kwel- en watergebonden vegetatietypen nauwelijks aanwezig in het gebied. Het gebied wordt doorsneden door twee provinciale wegen (N264 en N277). Grotere bos- en natuurgebieden liggen op circa 1 à 2 kilometer ten noordwesten van de voorkeurslocatie (Trentse Bossen en bospercelen op Vliegbasis Volkel) en 2,5 ten oosten van de voorkeurslocatie (Molenheide). Parallel aan de N277 ligt het Defensie- of Peelkanaal.

5.1.2 Ecologische beschrijving

De voorkeurslocatie is geheel in gebruik als agrarisch gebied. Het terrein wordt zeer intensief bewerkt ten behoeve van de landbouw. Ten tijde van het veldbezoek (2 juli 2012) was een deel van de voorkeurslocatie ingezaaid als grasland met Engels raai-gras en een deel in gebruik als akker (teelt van maïs, aardappels en lilies). Tussen de percelen liggen smalle onderbroken houtsingels met eiken en als ondergroei bramen en ruigtekruiden. Aan de westzijde van de voorkeurslocatie ligt een onverhard landbouwpad. Aan de oostzijde van de voorkeurslocatie ligt een waterhoudende sloot met steile oevers.

5.2 Beschermde gebieden

5.2.1 Wettelijk beschermde gebieden

De voorkeurslocatie ligt zeer ver weg van wettelijk beschermde natuurgebieden. Het dichtstbijzijnde wettelijk beschermde natuurgebied is Natura 2000-gebied Oeffelter Meent op 15 kilometer van de voorkeurslocatie.

5.2.2 Provinciale groenstructuur

De voorkeurslocatie ligt niet in of nabij de EHS, zoals begrensd in de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant. De dichtstbijzijnde gebieden die tot de EHS behoren, zijn de bospercelen op Vliegbasis Volkel. Deze liggen op ruim 1 kilometer van de voorkeurslocatie. Op korte afstand ten oosten van de voorkeurslocatie ligt wel de ecologische verbindingszone (evz) Defensie- of Peelkanaal. De ecologische verbindingszone is aangewezen voor de das, struweelvogels en amfibieën. Doordat de ecologische verbindingszone is gebonden aan het kanaal en van de voorkeurslocatie wordt gescheiden door de Middenpeelweg, heeft de voorkeurslocatie geen directe ecologische relatie met de ecologische verbindingszone.



Figuur 5.2: Ligging voorkeurslocatie ten opzichte van de provinciale groenstructuur zoals vastgelegd in de Verordening Ruimte

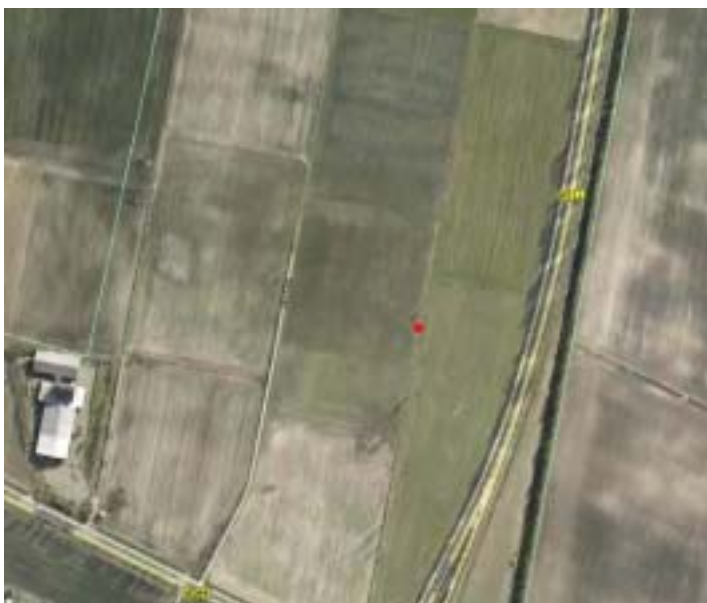
5.3 Beschermde soorten

5.3.1 Vaatplanten

Op de akkers en het met Engels raaigras ingezaaide grasland is de aanwezigheid van beschermde of bedreigde vaatplanten uit te sluiten, gezien de intensieve bewerking en zware bemesting van de grond. Wilde planten zijn hier nagenoeg afwezig. De ruigtebegroeiingen in de (onderbroken) houtsingels tussen de percelen worden gekenmerkt door zeer algemene stikstof- of verstoringsindicerende soorten: braam, grote brandnetel, ridderzuring, kleeftkruid, haagwinde, grote wederik, avondkoekebloem (incl. bastaardkoekebloem), gewone hennepnetel, bijvoet en akkerdistel. Plaatselijk staan ook de vochtminnende soorten riet en pitrus. In de vegetatie is op één plaats een bijzondere plantensoort waargenomen, namelijk gewone agri-monie, in het centrale deel van de voorkeurslocatie. Deze soort staat op de rode lijst als 'sterk afgenomen' (rode lijst 2).

In de sloot is een vegetatie aanwezig met mannagras, moerasvergeet-mij-nietje en klein kroos, wat wijst op voedselrijke omstandigheden. De slootkanten zijn begroeid met stikstofminnende soorten en wordt gedomineerd door grote brandnetel. Be-

dreigde of beschermde soorten zijn hier niet aangetroffen en (gezien het intensieve beheer en de zware bemesting) naar alle verwachting afwezig.



Figuur 5.3: Groeiplaats gewone agrimonie (rode stip)

5.3.2 Grondgebonden zoogdieren

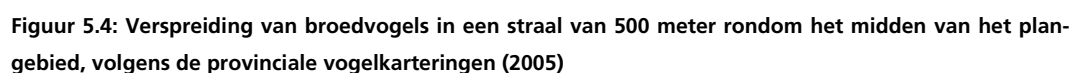
Tijdens het veldbezoek (2 juli 2012) zijn graafsporen van veldmuizen en konijnen aangetroffen. Op basis van habitatvoorkeur en algemene verspreidingsgegevens van zoogdieren zullen nog enkele algemeen beschermde zoogdieren van beschermingsniveau 1 van het gebied gebruik kunnen maken, zoals mol, egel, huisspitsmuis, vos, haas, rosse woelmuis en bosmuis. Voor dergelijke soorten geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ontwikkelingen. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht.

In de omgeving van de voorkeurslocatie komen geen strenger beschermde diersoorten voor. De dichtstbijzijnde leefgebieden van strenger beschermde soorten (das en eekhoorn) zijn de Trentse Bossen en het omliggende kleinschalige landschap.

5.3.3 Vleermuizen

Tijdens de veldbezoeken is gelet op mogelijk aanwezige verblijfplaatsen van vleermuizen in holle bomen of bebouwing. Op de voorkeurslocatie is geen bebouwing aanwezig. Langs het Peelkanaal bevinden zich bunkers die als winterverblijf en zomerverblijf voor vleermuizen kunnen fungeren. Aan het landbouwpad 'de Peel' staat een boom met voor vleermuizen geschikte spleten ten noorden van het plan-

5.3.4 Vögel



Op de voorkeurslocatie of in de directe omgeving zijn geen nesten of sporen van jaarrond beschermde vogelsoorten zoals roofvogels, uilen en gebouwbewonende

vogelsoorten waargenomen. Er zijn geen bomen aanwezig die geschikt zijn voor hollenbroedende vogels.

5.3.5 Reptielen, amfibieën, vissen

De sloot aan de oostzijde van de voorkeurslocatie kan periodiek droogvallen en is daardoor ongeschikt voor vissen. Tijdens het veldbezoek in de zomer is tijdens een bemonstering met een schepnet geen vis aangetroffen. Ook (larven van) amfibieën zijn niet aangetroffen. De sloot is door het ontbreken van vissen relatief geschikt als voortplantingshabitat voor amfibieën. Het gaat daarbij om soorten die weinig eisen aan het watermilieu, zoals bruine kikker en gewone pad. Het voorkomen van strenger beschermde en/of bedreigde amfibieën is op basis van verspreidingsgegevens en habitatvoorkeur redelijkerwijs uit te sluiten. Hetzelfde geldt voor reptielen.

5.3.6 Ongewervelde dieren

Tijdens het veldbezoek (2 juli 2012) is geconstateerd dat de bermen en ruigtes arm zijn aan insecten en andere ongewervelden. Dit zal samenhangen met het intensieve beheer en de bijbehorende soortenarme vegetaties. Het voorkomen van beschermde of bedreigde ongewervelden is redelijkerwijs uit te sluiten.

5.4 Landschap

Belangrijk voor het landschap zijn de noord-zuid beplantingsstroken en het open landschap. Aan de oostzijde wordt de voorkeurslocatie begrensd door het Peelkanaal. Het gebied is gelegen op een horstplateau met dekzand aan de oppervlakte. Voorheen maakte het gebied deel uit van de Peelsche heide en was het gebied wijds van opzet. Na de heide ontginningen is het gebied in gebruik genomen als landbouwgebied. De landbouwvegetatie bestaat veelal uit maïs, aardappels en gras (weide). Het gebied is veelal in stroken verkaveld waarbij op enkele plaatsen een afscheiding van bomen en struiken is gebruikt hoofdzakelijk bestaande uit eiken, bramen en gras. De bomen staat op de erfgronden en bestaan uit jonge en oudere eiken. Smalle sloten zorgen voor de afwatering van het gebied.

5.5 Milieuhygiënische aspecten

Geluid: Luchtmachtbasis Volkel

De locatie is gelegen binnen het invloedsgebied van het militaire luchtvaartterrein Volkel. De activiteiten op de luchtmachtbasis leiden tot effecten op de omgeving met name wat betreft geluid en luchtkwaliteit.

Rond de vliegbasis bevinden zich twee soorten geluidscontouren. Eén contour heeft betrekking op het vliegverkeer in de lucht en de andere contour heeft betrekking op het grondgebonden geluid. Op figuur 5.5 is het ruimtebeslag van het vliegverkeer in de lucht weergegeven.



Figuur 5.5: Ruimtebeslag vliegverkeer in de lucht (Notitie ruimtebeslag, 23 januari 2006)

Er mogen geen nieuwe woningen gerealiseerd worden binnen de 35 Ke-zone. De 35 Ke-contour loopt over de voorkeurslocatie. Het grondgebonden geluid van de vliegbasis wordt vooral veroorzaakt door proefdraaien, taxiën, stijgen en landen van vliegtuigen. Rondom de vliegbasis is een geluidszone op grond van de Wet geluidshinder vastgelegd. De geluidszone van de vliegbasis is weergegeven op figuur 5.6.



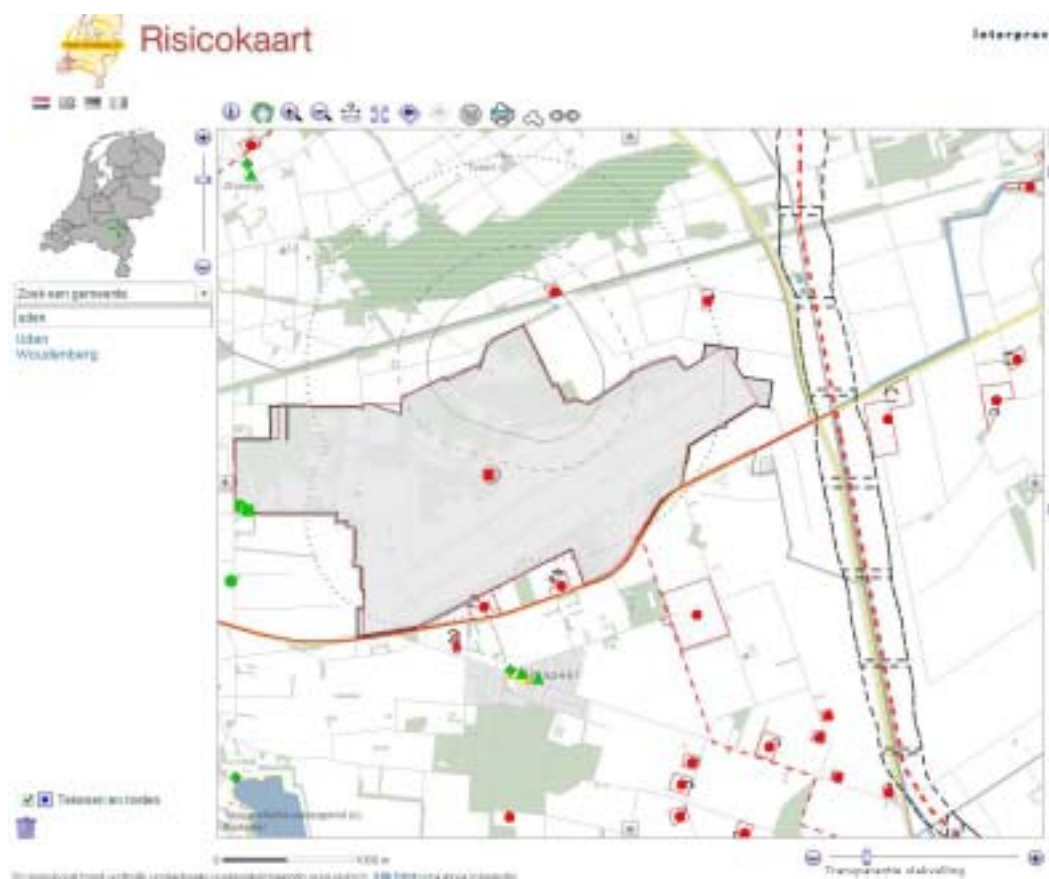
Figuur 5.6: Geluidszone vliegbasis Volkel (Notitie ruimtebeslag, 23 januari 2006)

Externe veiligheid: Luchtmachtbasis Volkel

Recent is de Regelgeving voor Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) voor een deel in werking getreden. Op basis van deze regelgeving dient voor daarvoor bij AMvB aangewezen luchthavens (waaronder ook militaire luchthavens) een luchthavenbesluit te worden opgesteld, waarin een grenswaarde voor externe veiligheid kan worden opgenomen. Voor luchtmachtbasis Volkel is een dergelijk besluit nog niet genomen.

Op basis van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol waar de beperkingengebieden zijn vastgelegd voor Schiphol is de verwachting dat het beperkingengebied voor externe veiligheid voor Volkel gelijk zal zijn aan de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour van luchtmachtbasis Volkel. Binnen dit beperkingengebied mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toegestaan.

In onderstaande figuur is een uitsnede van de risicokaart weergegeven. De plaatsgebonden risicocontouren 10^{-6} liggen buiten de inrichting, maar bevinden zich niet op de voorkeurslocatie.



Figuur 5.7: Risicokaart

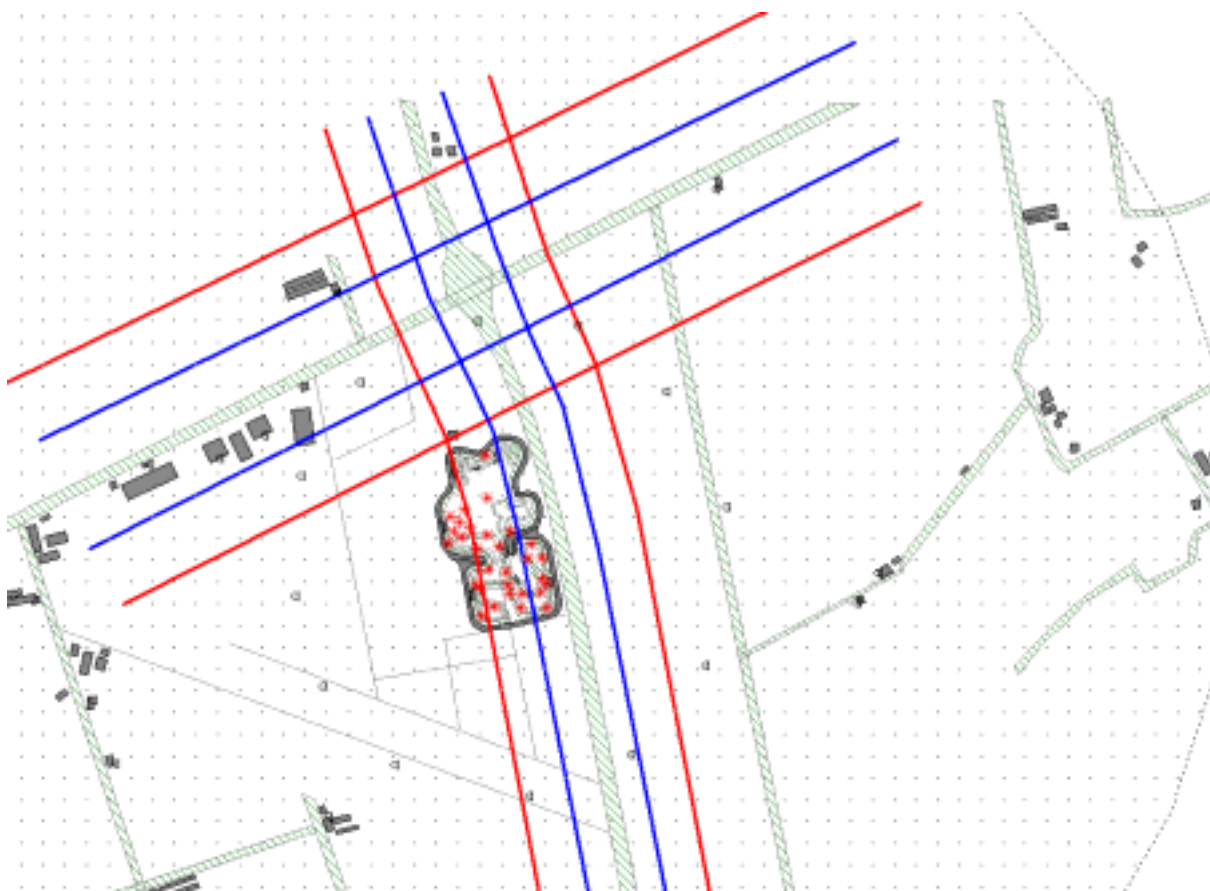
Geluid: omliggende wegen

Er is onderzoek¹⁴ gedaan naar de vrije veldcontouren (48 dB en 53 dB Lden) van de Volkelseweg en de Peelweg. Deze wegen zijn van invloed op de geluidsbelasting van de locatie.

Tabel 5.1: afstand van de contouren vanuit het midden van de weg

		Afstand vanaf de as van de weg	
		Lden 48 dB	Lden 53 dB
Volkelseweg	N264 west	285 meter	135 meter
Volkelseweg	N264 oost	256 meter	119 meter
Peelweg	N277 noord	190 meter	85 meter
Peelweg	N277 zuid	173 meter	80 meter

¹⁴ Milieuscoop, berekening geluidscontouren Volkelseweg en Peelweg, 23 mei 2012



Figuur 5.8: Contouren van de provinciale wegen

De geluidsbelasting van de locatie wordt vooral bepaald door de Peelweg. De geluidsbelasting ligt tussen de 48 en 53 dB Lden.

Luchtkwaliteit: achtergrondconcentraties

Uit het CAR II model zijn de achtergrondconcentraties gehaald ter hoogte van het motorcrossterrein.

Tabel 5.2: Achtergrondconcentraties bij het motorcrossterrein afgeleid uit CAR II

	NO ₂ (ug/m ³)	PM ₁₀ (ug/m ³)
	Jaargemiddelde achtergrond	Jaargemiddelde achtergrond
2010	16,9	22,9
2015	14,4	21,8

Luchtkwaliteit: omliggende wegen

De heersende achtergrondconcentratie van de voorkeurslocatie wordt bepaald door het verkeer op de N227 (Peelweg/Middenpeelweg) en de N264 (Volkelseweg). Door

Milieuscoop¹⁵ zijn de verkeersintensiteiten van deze wegen bepaald met behulp van VI-Lucht¹⁶. Hierbij is uitgegaan van de autonome situatie. De invloed van het motorcrossterrein is hier nog niet bij betrokken.

Tabel 5.3: Etmaalintensiteit per 2010 en 2015

Weg	2010				2015			
	mvt/etm	Fractie			mvt/etm	Fractie		
		licht	middel	zwaar		licht	middel	zwaar
N227	31.731	0,76	0,11	0,13	36.722	0,75	0,11	0,14
N264	19.802	0,89	0,05	0,06	21.161	0,89	0,05	0,06

Tabel 5.4: Luchtkwaliteit op 10 meter van de rand van de weg inclusief zeezoutcorrectie

	NO ₂ (ug/m ³)				PM ₁₀ (ug/m ³)			
	jaargemiddeld		overschrijding		jaargemiddeld		overschrijding	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015
N227	24,6	20,5	0	0	24,9	22,7	15	11
N264	21,3	17,7	0	0	23,5	22,3	13	10

De luchtkwaliteit voldoet aan de grenswaarden zoals als opgenomen in de Wet milieubeheer.

Luchtkwaliteit ter plaatse van het motorcrossterrein

Door Milieuscoop¹⁷ is de luchtkwaliteit ter plaatse van het motorcrossterrein bepaald.

Tabel 5.5: Concentratie PM₁₀ van wegen inclusief achtergrondconcentraties (en inclusief zeezoutcorrectie)¹⁸

Referentiepunten	2010		2015	
	jaargemiddelde	overschrijding	jaargemiddelde	overschrijding
Terreingrens 1	23,800 ug/m ³	11	22,500 ug/m ³	8
Terreingrens 2	23,800 ug/m ³	12	22,500 ug/m ³	9
Terreingrens 2	23,800 ug/m ³	11	22,500 ug/m ³	8
Terreingrens 4	23,800 ug/m ³	9	22,500 ug/m ³	6
Weidelaan 26	23,800 ug/m ³	8	22,500 ug/m ³	5
Weidelaan 20	23,800 ug/m ³	8	22,500 ug/m ³	5

¹⁵ Luchtkwaliteit rapport Regionaal Motorcrossterrein Landerd, rapport 200902, Milieuscoop, 15 juni 2009

¹⁶ VI-Lucht is een instrument voor het ramen van verkeersintensiteiten ten behoeve van luchtkwaliteitsberekeningen voor niet-rijkswegen.

¹⁷ Luchtkwaliteit rapport Regionaal Motorcrossterrein Landerd, rapport 200902, Milieuscoop, 15 juni 2009

¹⁸ Luchtkwaliteit rapport Regionaal Motorcrossterrein Landerd, rapport 200902, Milieuscoop, 15 juni 2009

	2010		2015	
Referentiepunten	jaargemiddelde	overschrijding	jaargemiddelde	overschrijding
Volkseweg 57	24,200 ug/m ³	8	22,800 ug/m ³	6
Rode Eiklaan 6	23,800 ug/m ³	7	22,500 ug/m ³	5
Rode Eiklaan 4	23,800 ug/m ³	8	22,500 ug/m ³	5
Ontginningsweg 2	23,800 ug/m ³	8	22,500 ug/m ³	5
Nieuwedijk 18	23,800 ug/m ³	8	22,500 ug/m ³	5
Nieuwedijk 13 (2)	23,600 ug/m ³	7	22,400 ug/m ³	5
Nieuwedijk 13 (1)	23,600 ug/m ³	7	22,400 ug/m ³	5
Nieuwedijk 11	24,300 ug/m ³	9	22,900 ug/m ³	6
Peelweg 2	23,800 ug/m ³	7	22,500 ug/m ³	5
Peelweg 4	23,800 ug/m ³	7	22,500 ug/m ³	5
Peelweg 6	23,800 ug/m ³	7	22,500 ug/m ³	5

De luchtkwaliteit voldoet aan de grenswaarden zoals als opgenomen in de Wet milieubeheer.

5.6 Referentie situatie bestaande c.q. voormalige locaties

De gebieden in hun omgeving

De bestaande c.q. voormalige motorcrossterreinen liggen alle vijf in de invloedssfeer van de EHS. Om de verstoring van de EHS te bepalen, is voor de terreinen een gestandaardiseerde contour met een straal van 500 meter rondom het middelpunt van het terrein genomen. De omvang hiervan zal ongeveer overeenkomen met een geluidscontour van 50 dB(A) (de exacte geluidscontouren van de bestaande motorcrossterreinen zijn niet bekend). Een geluidsniveau van dit niveau kan worden aangehouden als het niveau waarboven broedvogels verstoring gaan ondervinden (Reijnen & Foppen, 1991).

De oppervlakte EHS en Groenblauwe mantel binnen de 500-metercontour is weergegeven in tabel 5.6 en bijgevoegde afbeeldingen (bijlage 5). Hieruit blijkt dat de geluidsverstoring van de EHS (en in mindere mate de Groenblauwe Mantel) aanzienlijk is. De verstoorde EHS bestaat vrijwel geheel uit bos. Deze geluidsverstoring zal er naar verwachting toe leiden dat meer kwetsbare diersoorten in lagere dichtheid tot voortplanten komen of de verstoorde zone vermijden. Achterliggende oorzaken hiervan kunnen zijn dat lawaai leidt tot stress, dat predatoren niet tijdig opgemerkt worden of dat alarmgeluiden niet opgevangen worden (Krijgsveld e.a., 2008).

Daarnaast leidt het aan- en afrijden van motorcrossers door of langs natuurgebieden tot verstoring. Het betreft hier een andere vorm van verstoring: terwijl vanuit de crossbaan zelf met name geluidsverstoring plaatsvindt, geeft het verkeer op de ontsluitingspaden met name een optische verstoring. Dit verschil wordt veroorzaakt

doordat de motorcross op de crossbaan binnen een afgebakend gebied blijft, terwijl de crossers op ontsluitingspaden voor dieren een grotere mate van onvoorspelbaarheid hebben. Waar ontsluitingspaden door of langs natuurgebieden lopen, zullen dieren naar verwachting sterk opgeschrikt worden. De directe ontsluitingspaden van locatie de Kuil lopen alle door de EHS. Daarnaast loopt de ontsluiting van de locatie Trentse Bossen in westelijke richting (Milsebaan) ook over een grote afstand langs de EHS.

Tabel 5.6: oppervlakte Ecologische Hoofdstructuur en Groenblauwe mantel (GBM) binnen een straal van 500 meter rondom de bestaande motorcrossterreinen, en de mate waarin de ontsluitingspaden door of langs de EHS lopen (kwalitatief weergegeven).

Locatie	Oppervlakte EHS (ha)	Oppervlakte GBM (ha)	Ontsluiting door EHS?
De Kuil	62,65	15,82	+++
Nabbegat	22,39	0,12	+
Trentse Bossen	39,57	-	++
Bezuidenhout	27,57	-	+
MAC Bedaf	1,17	-	-

Natuurwaarden op de bestaande motorcrossterreinen

De locaties Nabbegat, Trentse Bossen en Bezuidenhout bestaan uit naald- en gemengd bos. Op de locatie De Kuil is bovendien heide, schraalland, open zand en een poel aanwezig. De crossbanen zelf bestaan uit onbegroeid los zand. De locatie van MAC Bedaf aan de Scheiweg is begroeid met gras en ruigte. Specifieke natuurwaarden van de locaties, zoals provinciale vegetatiekarteringen of vogelkarteringen zijn niet beschikbaar voor de locaties.

5.7 Autonome ontwikkeling voorkeurslocatie

De voorkeurslocatie bestaat uit 12 hectare gras- en bouwland dat fungeert als leef- en foerageergebied voor algemene diersoorten en als broedgebied voor algemene en meer bijzondere akker- en weidevogels. Het voorkomen van streng beschermde planten- en diersoorten op deze locatie is redelijkerwijs uit te sluiten door het intensieve agrarische gebruik. Bij verdere ontwikkeling van het landbouwontwikkelingsgebied Odiliapeel zal het gebied in landbouwkundig gebruik blijven en intensiveren qua gebruik. Het gebruik van de voorkeurslocatie als broedgebied voor weide- en akkervogels zal daarvoor verder afnemen. Daarbij kunnen bijvoorbeeld de bomen en struiken die op de voorkeurslocatie staan, verdwijnen.

6. VOORKEURSLOCATIE VERSUS BESTAANDE LOCATIES

6.1 Inleiding

In deze paragraaf worden de milieueffecten van de voorkeurslocatie beschreven ten opzichte van de bestaande en reeds gesaneerde motorcrossterreinen:

- Locatie De Kuil Reek
- Locatie Nabbegat Zeeland
- Locatie Trentse bossen Zeeland
- Locatie Bezuidenhout Boekel
- Locatie MAC Bedaf

6.2 Natuur

Bestaande locaties

Op de locaties De Kuil, Nabbegat, Trentse Bossen, Bezuidenhout en MAC Bedaf is/wordt het gebruik voor motorcross beëindigd. Hierdoor verdwijnt de geluidsverstoring in ca. 154 hectare EHS. Daarnaast verdwijnt de verstoring van bos- en natuurgebieden door motorcrossers die van en naar de terreinen rijden. Dit zal naar verwachting leiden tot een toename van verstoringgevoelige diersoorten, zoals roofvogels. De locaties zijn/worden omgevormd tot bos- en natuurgebied waar extensieve recreatie (wandelen, mountainbiken) mogelijk is. Door gericht natuurbeheer zullen op de locaties zelf nieuwe biotopen ontstaan op de voormalige crossbanen. Op de locaties worden de reeds aanwezige natuurtypen gehandhaafd. In het provinciaal natuurbeheerplan zijn de volgende natuurbeheertypen aangewezen voor de gebieden:

De Kuil:

- Ruigteveld (N12.06)
- open zandverstuiving (N07.02)
- droge heide (N07.01)
- droog bos met productie (N16.01)

Nabbegat:

- zand- en kalklandschap (N01.04)

Trentse Bossen:

- droog bos met productie (N16.01)

Bezuidenhout:

- droog bos met productie (N16.01)

MAC Bedaf: geen natuurbeheertypen aangewezen.

Voorkeursalternatief

Door de ontwikkeling van de locatie tot motorcrossterrein zullen op twee manieren effecten op natuurwaarden optreden:

1. verdwijnen van natuurwaarden op de locatie zelf;
2. verstoring van natuurwaarden in de omgeving.

Voor het voorkeursalternatief is een toets uitgevoerd vanuit de wettelijke soortbescherming en de wettelijke en planologische gebiedsbescherming, zie separate bijlage.

Door de aanleg van het motorcrossterrein verdwijnt circa 12 hectare gras- en bouwland dat fungeert als leef- en foerageergebied voor algemene diersoorten en als broedgebied voor algemene en meer bijzondere akker- en weidevogels (zie onderstaande tabel). De watergang en de bomen in het plangebied blijven gehandhaafd.

Het omringende gebied zal door geluidsverstoring minder geschikt worden als leefgebied voor vogels. In de 500 meter-verstoringscirkel liggen geen bos- en natuurgebieden die behoren tot de EHS of gebieden die behoren tot de Groenblauwe Mantel. Het verstoorde gebied bestaat uit open agrarisch gebied en een riet- en ruigtestrook met bomen langs het Peel- of Defensiekanaal.

Van de vogelsoorten die in het gebied broeden (tabel 6.1, bijlage 6) zal de territoriumdichtheid naar verwachting afnemen door geluidsverstoring.

Tabel 6.1: Vogelsoorten

Vogelsoort	aantal territoria voorkeurslocatie	aantal territoria in verstoringscirkel voorkeurslocatie
Kievit	2	11
Gele kwikstaart	1	7
Bosrietzanger		7
Tuinfluitier		5
Grasmus		5
Veldleeuwerik	1	3
Geelgors		2
Patrijs	1	1
Scholekster	1	1
Grutto	1	
Kneu, Wulp, Waterhoen		1

Van dieren uit andere soortgroepen is minder goed bekend of deze negatieve effecten ondervinden door geluidsverstoring.

Conclusie

Het verdwijnen van de motorcrossterreinen op de locaties De Kuil, Nabbegat en Trentse Bossen heeft een sterk positief effect op natuurwaarden doordat geluidsverstoring voor dieren (met name vogels) in omliggende bos- en natuurgebieden verdwijnt, en doordat verkeer op de ontsluitingspaden (optische verstoring van dieren) verdwijnt. Door gericht natuurbeheer zullen op de locaties zelf nieuwe biotopen ontstaan. Ontwikkeling van de voorkeurslocatie zal niet leiden tot aantasting van natuurwaarden in bos- en natuurgebieden. Wel zal de dichtheid aan akker- en weidevogels verdwijnen door oppervlakteverlies en geluidsverstoring. Netto zal de ontwikkeling in combinatie met de sanering van motorcrossterreinen een positief effect op natuurwaarden hebben.

6.3 Geluid

Voor het aspect geluid worden de volgende effecten beschreven:

- geluidsbelasting representatieve bedrijfssituatie op woningen en natuur;

Bestaande locaties

Op de locaties De Kuil, Nabbegat, Trentse Bossen, Bezuidenhout en Mac Bedaf is/wordt het gebruik voor motorcross beëindigd. Er zal geen geluidsbelasting als gevolg van verkeer van en naar deze locaties en door het motorcrossen meer plaatsvinden.

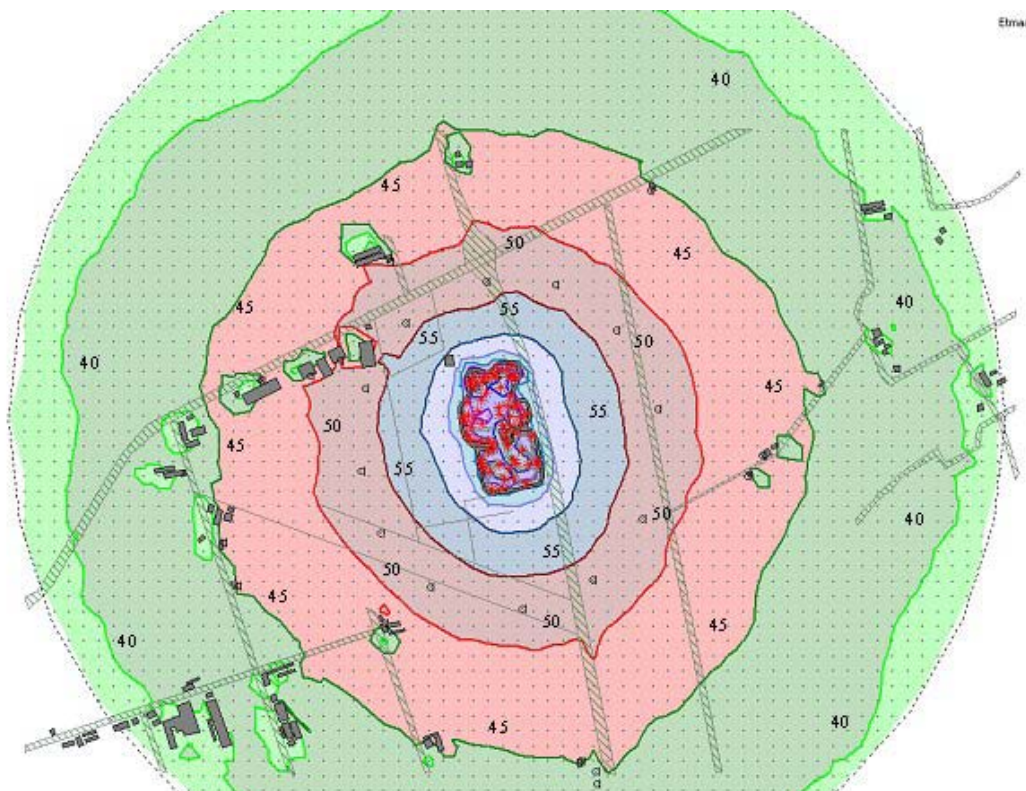
Voorkeurslocatie

De geluidbelasting van de voorkeurslocatie is berekend in een akoestisch onderzoek¹⁹. Dit onderzoek is als separate bijlage toegevoegd. Uit het onderzoek volgt dat er sprake is van een behoorlijke geluidsbelasting wat effect heeft op de kwaliteit van de leefomgeving. De geluidsbelasting blijft onder de wettelijke normen. Zie verder hoofdstuk 7.

Op ongeveer 1 km ten oosten van de voorkeurslocatie is het Landgoed Princepeel (recreatieve voorzieningen waaronder een golf- en countryclub) gevestigd. Uit figuur 6.1 blijkt dat de geluidsbelasting (van het wensbeeld) van het motorcrossterrein ter plaatse van de golfbaan 40 dB(A) bedraagt, wat als rustig kan worden gekarakteriseerd.

¹⁹ Berekening regionaal motorcrossterrein De Peel, Milieuscoop, 31 mei 2012.

Figuur 6.1: Geluid voorkeurslocatie



6.4 Luchtkwaliteit en stof

Voor het aspect luchtkwaliteit worden de volgende effecten beschreven:

- de emissies van de motoren op het motorcrossterrein;
- zand en stof die bij het gebruik van het motorcrossterrein opwaaien;
- de bijdrage van het verkeer van en naar het motorcrossterrein aan de luchtkwaliteit;
- cumulatie concentratie wegen, inclusief achtergrondconcentraties en de concentratie van het motorcrossterrein.

Bestaande locaties

Op de locaties De Kuil, Nabbegat en Trentse Bossen, Bezuidenhout en Mac Bedaf Uden is/wordt het gebruik voor motorcross beëindigd. Het verkeer van en naar deze locaties zit reeds in de achtergrondconcentraties. Door het beëindigen van de cross-activiteiten zal die een zeer beperkte verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Op basis van de berekende emissies per motor en de beperkte invloed van

een regionaal motorcrossterrein op de luchtkwaliteit zal de emissie van deze terreinen die veel minder gebruikt worden nog veel lager zijn.

Voorkeurslocatie: Emissie van motoren op het motorcrossterrein

Om de emissie van de motoren te bepalen is de luchtkwaliteit bepaald²⁰ op woningen in de directe omgeving van het motorcrossterrein.

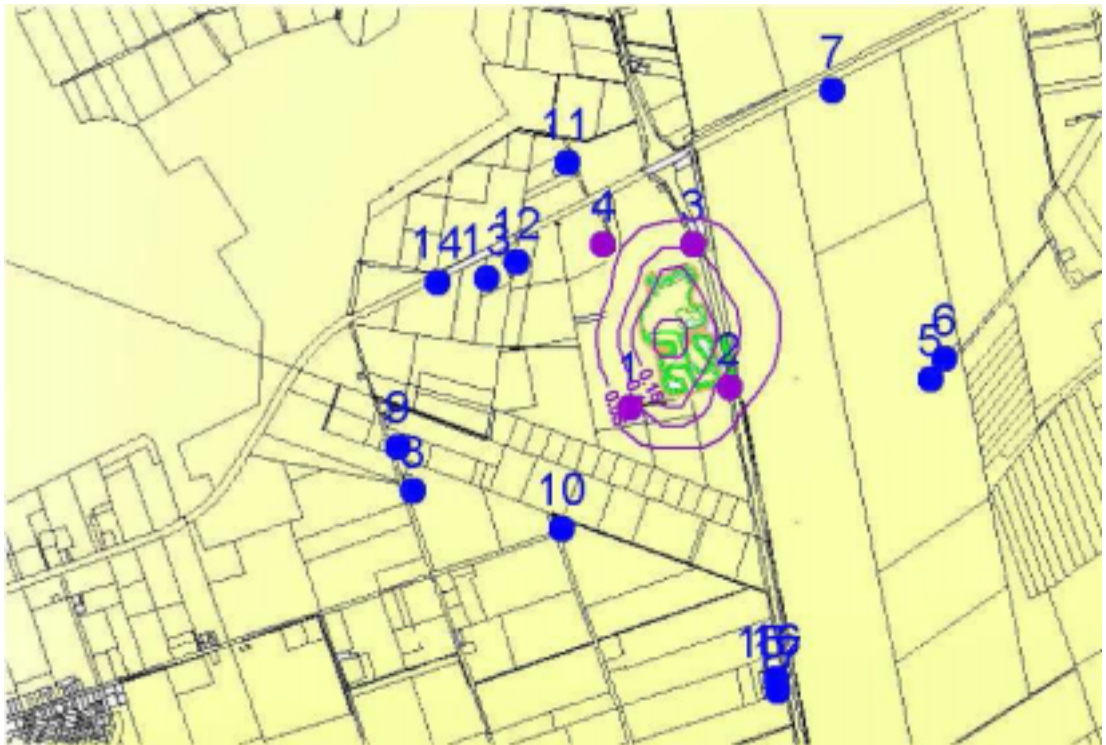
Door het bureau Milieumetingen van de provincie Noord-Brabant zijn bij het motorcrossterrein in Berghem twee meetsessies uitgevoerd. In het ene geval is er aan de hand van een gemeten immissie een emissie berekend van 0,122 kg fijn stof per motor/quad per uur. De emissie van motoren en quads zijn gelijkgesteld. Tijdens deze meetsessie was het droog en zonnig weer. In de week voorafgaande aan de meting was er geen regen gevallen. De baan was droog. In het andere geval is een emissie van 0,014 kg fijn stof per motor/quad per uur berekend. Tijdens deze meetsessie was het droog en zonnig weer. In de week voorafgaande aan de meting is er 24 mm regen gevallen. De baan was vochtig. In dit rapport is ervan uitgegaan dat de baan bij droog weer vochtig wordt gehouden. Daarom is alleen gerekend met de emissiefactor bij een vochtig baan. Voor de berekening van de emissie van NO_x is gebruik gemaakt van gegevens van het Centraal bureau voor de statistiek (CBS). Hierbij is uitgegaan van de emissie van een oude motor. Volgens het CBS is de emissie van motoren van 1996 en ouder 0,37 gram per motor per km. Op de baan wordt ongeveer 20 km/uur gereden. De emissie NO_x is 0,007 kg/uur per motor. Stikstofdioxide is een complexe stof om concentratieberekeningen voor uit te voeren, het verkeer stoot namelijk NO_x (= NO+NO₂) uit. In de atmosfeer vinden chemische reacties plaats waardoor een deel van de NO wordt omgezet in NO₂. De berekeningsmethode gaat uit van een NO_x-emissie door het verkeer. De NO_x-emissie wordt volgens de standaardmethode berekend. In de onderstaande tabel is de emissie van NO_x en PM₁₀ gegeven.

Tabel 6.2: emissie NO_x en PM₁₀

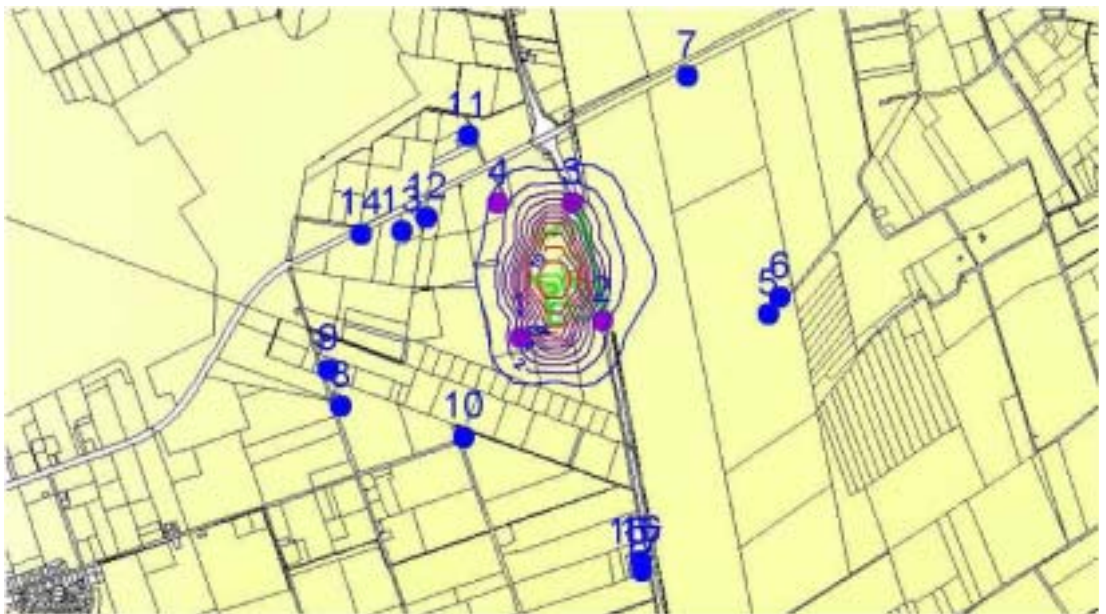
	Emissie per motor (kg/uur)	
	NO _x	PM ₁₀
Trainingen	0,007	0,014

De immissie van de motorcrossbaan is uitgerekend met het programma Pluim-Plus van TNO.

²⁰ Luchtkwaliteit rapport Regionaal Motorcrossterrein Landerd, rapport 200902, Milieuscoop, 15 juni 2009



Figuur 6.2: contouren van NO_2 van de motorcrossbaan



Figuur 6.3: contouren van PM_{10} van de motorcrossbaan

Uit de berekeningen blijkt dat de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ niet worden overschreden.

Zand/stof tijdens de trainingen

Er worden maatregelen genomen tegen stofoverlast dat veroorzaakt wordt door de motorcrossbaan. Er zal over de gehele baanlengte een sproei-installatie worden aangebracht.

Luchtkwaliteit: bijdrage van het verkeer van en naar het motorcrossterrein

Veel crossmotoren voldoen niet aan de eisen om op de openbare weg te mogen rijden. Motoren worden daarom gebracht met een auto voorzien van een aanhang-er of bestelauto. Tijdens de trainingen worden auto's geparkeerd op het terrein binnen de geluidswallen. Het gaat dan om ongeveer 50 auto's per dag. Voor het berekenen van de luchtkwaliteit is dit aantal toegevoegd aan het verkeer op de N264 (Volkelseweg). Iedere auto genereert twee verkeersbewegingen. Door de verkeersaantrekkende werking neemt het verkeer op de N264 met 100 motorvoertui-gen per etmaal toe.

Tabel 6.3: Etmaalintensiteit per 2010 en 2015 met verkeer van en naar motorcrossterrein

Weg	2010				2015			
		Fractie				Fractie		
	mvt/etm	licht	middel	zwaar	mvt/etm	licht	middel	zwaar
N227	31.731	0,76	0,11	0,13	36.722	0,75	0,11	0,14
N264	19.902	0,89	0,05	0,06	21.261	0,89	0,05	0,06

Tabel 6.4: Luchtkwaliteit op 10 meter van de rand van de weg inclusief zeezoutcorrectie met verkeer van en naar motorcrossterrein

	NO ₂ (ug/m ³)				PM ₁₀ (ug/m ³)			
	jaargemiddeld		overschrijding		jaargemiddeld		overschrijding	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015
N227	24,6	20,5	0	0	24,9	22,7	15	11
N264	21,3	17,7	0	0	23,5	22,3	13	10

Uit de berekening blijkt dat het verkeer van en naar het motorcrossterrein geen invloed heeft op de luchtkwaliteit bij de lokale wegen.

Cumulatie concentratie wegen, inclusief achtergrondconcentraties en de concentra-tie van het motorcrossterrein

Tabel 6.5: Jaargemiddelde concentratie in ug/m³ van NO₂

	2010					2015				
	achter gr	N227	N264	baan	totaal	achter gr	N227	N264	baan	totaal
Terreingrens 1	16,900	4,400	1,700	0,055	23,055	14,400	3,400	1,200	0,055	19,055
Terreingrens 2	16,900	4,400	1,700	0,079	23,079	14,400	3,400	1,200	0,079	19,079
Terreingrens 2	16,900	4,400	1,700	0,021	23,021	14,400	3,400	1,200	0,021	19,021
Terreingrens 4	16,900	4,400	1,700	0,009	23,009	14,400	3,400	1,200	0,009	19,009
Weidelaan 26	16,900	4,400	1,700	0,009	23,009	14,400	3,400	1,200	0,009	19,009
Weidelaan 20	16,900	4,400	1,700	0,008	23,008	14,400	3,400	1,200	0,008	19,008
Volkelseweg 57	16,900	6,200	2,400	0,006	25,506	14,400	4,900	1,800	0,006	21,106
Rode Eiklaan 6	16,900	4,400	1,700	0,006	23,006	14,400	3,400	1,200	0,006	19,006
Rode Eiklaan 4	16,900	4,400	1,700	0,006	23,006	14,400	3,400	1,200	0,006	19,006
Ontginningsweg 2	16,900	4,400	1,700	0,007	23,007	14,400	3,400	1,200	0,007	19,007
Nieuwedijk 18	16,900	4,400	1,700	0,008	23,008	14,400	3,400	1,200	0,008	19,008
Nieuwedijk 13 (2)	16,900	3,500	1,300	0,007	21,707	14,400	2,700	1,000	0,007	18,107
Nieuwedijk 13 (1)	16,900	3,700	1,400	0,005	22,005	14,400	2,900	1,100	0,005	18,405
Nieuwedijk 11	16,900	7,100	2,800	0,003	26,803	14,400	5,600	2,100	0,003	22,103
Peelweg 2	16,900	4,400	1,700	0,003	23,003	14,400	3,400	1,200	0,003	19,003
Peelweg 4	16,900	4,400	1,700	0,003	23,003	14,400	3,400	1,200	0,003	19,003
Peelweg 6	16,900	4,400	1,700	0,000	23,000	14,400	3,400	1,200	0,000	19,000

Tabel 6.6: jaargemiddelde concentratie in ug/m³ van fijnstof inclusief zeezoutcorrectie

	2010					2015				
	achter gr	we- gen	circuit	totaal	oversc h	achter gr	we- gen	circuit	totaal	oversc h
Terreingrens 1	22,900	0,900	1,732	25,532	11	21,800	0,700	1,732	24,232	8
Terreingrens 2	22,900	0,900	2,289	26,089	12	21,800	0,700	2,289	24,789	9
Terreingrens 2	22,900	0,900	1,908	25,708	11	21,800	0,700	1,908	24,408	8
Terreingrens 4	22,900	0,900	0,878	24,678	9	21,800	0,700	0,878	23,378	6
Weidelaan 26	22,900	0,900	0,245	24,045	8	21,800	0,700	0,245	22,745	5
Weidelaan 20	22,900	0,900	0,228	24,028	8	21,800	0,700	0,228	22,728	5
Volkelseweg 57	22,900	1,300	0,209	24,409	8	21,800	1,000	0,209	23,009	6
Rode Eiklaan 6	22,900	0,900	0,158	23,958	7	21,800	0,700	0,158	22,658	5
Rode Eiklaan 4	22,900	0,900	0,174	23,974	8	21,800	0,700	0,174	22,674	5
Ontginningsweg 2	22,900	0,900	0,181	23,981	8	21,800	0,700	0,181	22,681	5
Nieuwedijk 18	22,900	0,900	0,284	24,084	8	21,800	0,700	0,284	22,784	5
Nieuwedijk 13 (2)	22,900	0,700	0,357	23,957	7	21,800	0,600	0,357	22,757	5
Nieuwedijk 13 (1)	22,900	0,700	0,288	23,888	7	21,800	0,600	0,288	22,688	5
Nieuwedijk 11	22,900	1,400	0,191	24,491	9	21,800	1,100	0,191	23,091	6
Peelweg 2	22,900	0,900	0,092	23,892	7	21,800	0,700	0,092	22,592	5
Peelweg 4	22,900	0,900	0,083	23,883	7	21,800	0,700	0,083	22,583	5
Peelweg 6	22,900	0,900	0,079	23,879	7	21,800	0,700	0,079	22,579	5

Uit de tabellen blijkt dat de grenswaarde voor NO₂ en fijn stof niet worden overschreden.

6.5 Geur

Landgebied Odiliapeel

Voor de vestiging van veehouderijen en dan met name het effect op het woon- en leefmilieu van de omgeving is het begrip geurgevoelig object van belang (Wet geurhinder en veehouderij). Op het motorcrossterrein worden geen geurgevoelige objecten gerealiseerd. Dit betekent dat de nieuw vestiging van een veehouderij of bij de uitbreiding van een bestaande veehouderij niet hoeft te worden getoetst op het motorcrossterrein. Veehouderijen worden daarom niet in hun (toekomstige) bedrijfsvoering belemmerd door de aanwezigheid van het motorcrossterrein.

Mestverwerkingsbedrijf

Ten noordwesten van het motorcrossterrein ligt het mestverwerkingsbedrijf. Rondom dit bedrijf ligt ook een stankcirkel. Door TNO-MEP is de geurconcentratie op leefniveau berekend. Deze immissieconcentratie is uitgedrukt in geureenheden.

Het mestverwerkingsbedrijf vormt geen belemmering voor de vestiging van het motorcrossterrein.

6.6 Landschap

Bestaande locaties

Van de bestaande locaties is de locatie De Kuil ontmanteld en vindt er in dit gebied natuurontwikkeling plaats. De overige motorcrossbanen zijn nog aanwezig. Bij sanering van deze motorcrossbanen zullen ook deze locaties ontmanteld worden en teruggegeven worden aan de natuur, wat een positief effect heeft op het landschap.

Voorkeurslocatie

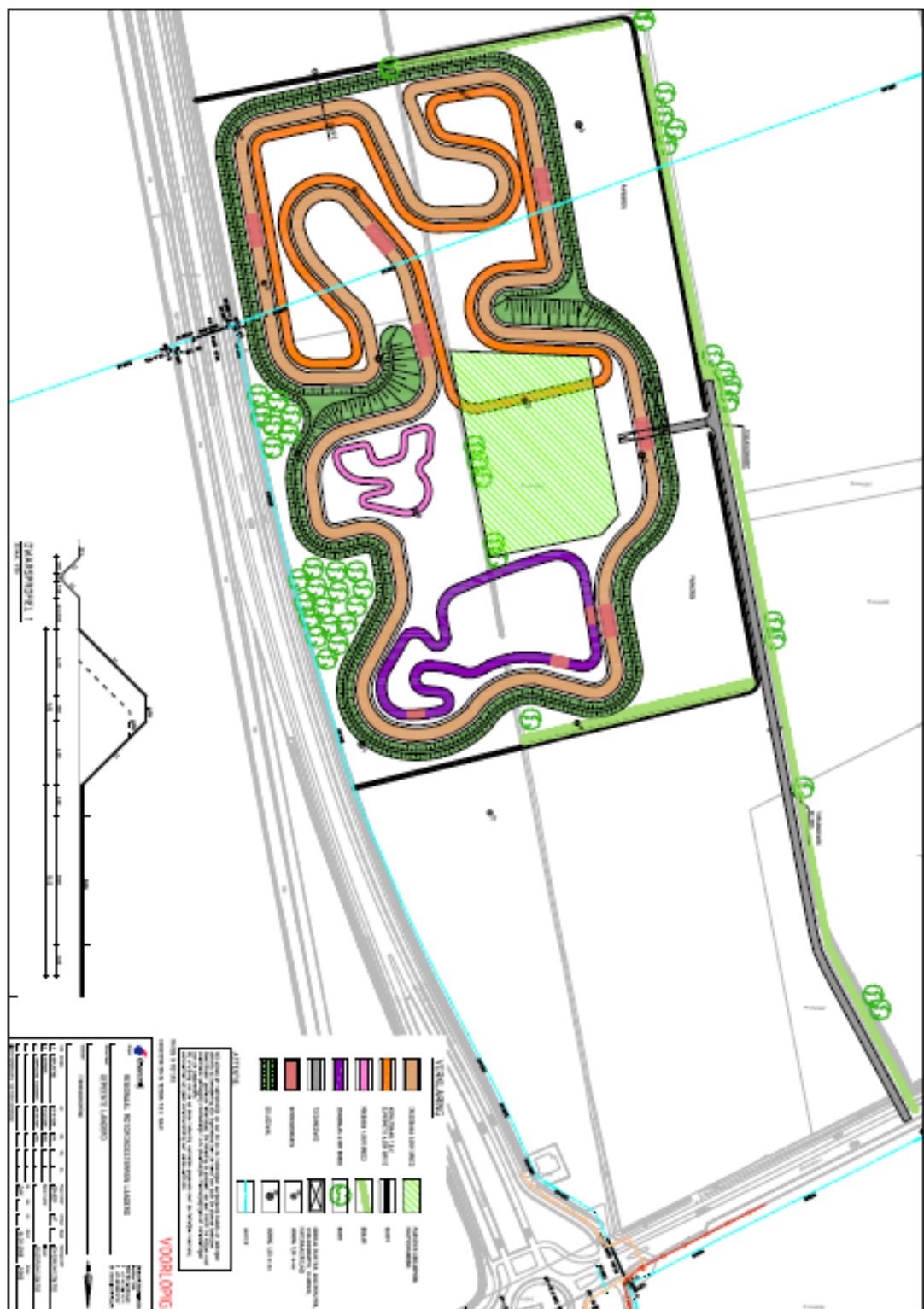
Het motorcrossterrein zal van invloed zijn op de openheid van het gebied. Belangrijk voor het landschap zijn de noord-zuid beplantingsstroken en het open landschap. In vergelijking met de huidige situatie, het huidige landschap zal het motorcrossterrein een opvallende verschijning vormen door de volledige omsluiting met aarde wallen (geluidswallen). De aanblik hiervan zal van invloed zijn op de openheid van het gebied.

6.7 Conclusie

Het saneren van de bestaande locaties heeft een positief effect op met name de ecologische hoofdstructuur en de Groenblauwe mantel in de betreffende gemeente. Ook zullen de omwonenden in de toekomst zeker zijn dat de geluidsbelasting als gevolg van met name het crossen en de verkeersaantrekkende werking niet meer zullen plaatsvinden. Omdat alle te saneren locaties op dit moment niet meer in gebruik zijn zullen de omwonenden dit niet direct als positief effect voelen.

Voor de locatie Bezuidenhout in Boekel is de aanvraag uit 2006 voor de milieuvergunning op basis van de Wet milieubeheer, inclusief aanvullende stukken, opnieuw in behandeling genomen. Inmiddels is een concept-ontwerpmilieuvergunning gereed. Voor deze omwonenden kan er dus op korte termijn weer sprake zijn van motorcrossactiviteiten in hun directe omgeving.

Voor de omwonenden van de voorkeurslocatie geldt dan vooral de effecten van geluid negatief zijn, ook als de motorcrossactiviteiten passen binnen de wettelijke normen van de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. In hoofdstuk 8 zal door middel van het onderzoeken van inrichtingsopties: openingsuren (niet crossen na 19.00 uur), hoogte wallen, soort activiteiten etc. onderzocht worden wat de meest optimale optie is voor omwonenden en een duurzaam (toekomst vast) motorcrossterrein.



Figuur 7.1: Inrichting motorcrossterrein

7. EFFECTBESCHRIJVING WENSBEELD EN OPTIMALISATIES

7.1 Motorcrossterrein

De inrichting van het motorcrossterrein zal plaatsvinden op basis van de uitgangspunten zoals opgenomen in hoofdstuk 3.

De geluidsbelasting op de omgeving van het plangebied is het bepalende effect met betrekking tot de ontwikkeling van het motorcrossterrein. De effecten van de overige milieuaspecten zijn op de voorkeurslocatie niet onderscheidend. De effectbeschrijving van de inrichtingsvarianten zal dan ook alleen vanuit het milieuaspect geluid plaatsvinden.

7.2 Wensbeeld

De motorcrossbaan wordt ingedeeld conform figuur 7.1. De baan wordt omringd door een geluidwal. Binnen de baan voor volwassenen wordt de supermotobaan, kinderbaan en jeugdbaai aangelegd. Tevens vindt binnen de motorcrossbaan het parkeren voor de gebruikers van het motorcrossterrein plaats.

Het wensbeeld voor de trainingstijden en activiteiten is als volgt:

Tabel 7.1: Trainingstijden en activiteit

Dag	Trainingstijden	Aantal uren	Activiteit
Maandag	17.00 uur – 19.00 uur	2	supermoto
Dinsdag	16.30 uur – 19.00 uur	2,5	training
Woensdag	15.00 uur – 19.00 uur	4	training
Donderdag	17.00 uur – 19.00 uur	2	supermoto
Vrijdag	16.30 uur – 19.00 uur	2,5	training
Zaterdag	12.00 uur – 17.00 uur	5	training
Zondag	12.00 uur – 17.00 uur	5	training

Uit deze tabel volgt dat in de avond- en nachturen geen gebruik van de baan gemaakt wordt.

De bronvermogens van de motoren voor volwassenen, supermoto en kinder- en jeugdbaai zijn vermeld in de volgende tabel:

Tabel 7.2: Bronvermogens

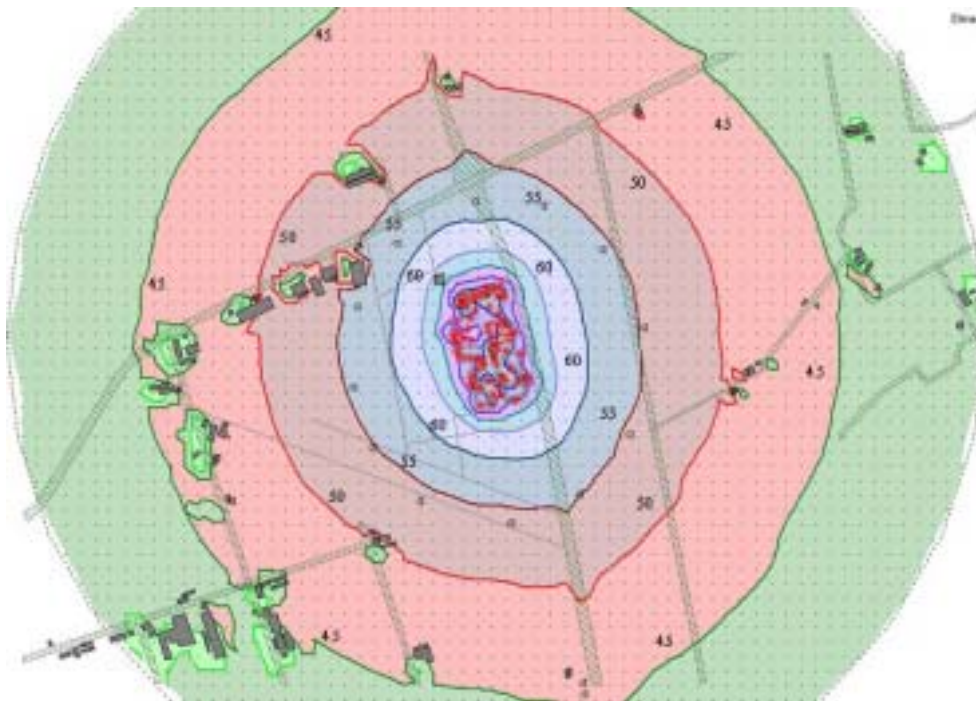
Soort baan	Bronvermogen	Soort bocht
Jeugdbaan	112,98 dB(A)	-
Kinderbaan	105,86 dB(A)	-
Supermoto-baan	110,01 dB(A)	-
Circuit (volwassenen)	114,79 dB(A)	Ruime bochten
	111,87 dB(A)	Scherpe bochten
	121,01 dB(A)	Naar springschans
	102,86 dB(A)	Boven springschans

Om te bepalen of het wensbeeld haalbaar is, is de inrichting van het motorcrossterrein met bovenstaande trainingstijden en bronvermogens doorerekend in een akoestisch onderzoek²¹. Het akoestisch onderzoek is als separate bijlage toegevoegd.

De maatgevende dag voor de berekening is zaterdag en zondag, omdat op deze dagen het motorcrossterrein het langste in gebruik is. Op onderstaande afbeelding is weergegeven wat de geluidbelasting op deze dagen is. Uit figuur 7.2 blijkt dat de 50 dB(A) contour over woningen ligt. Het wensbeeld voldoet daarmee niet aan de wet- en regelgeving.

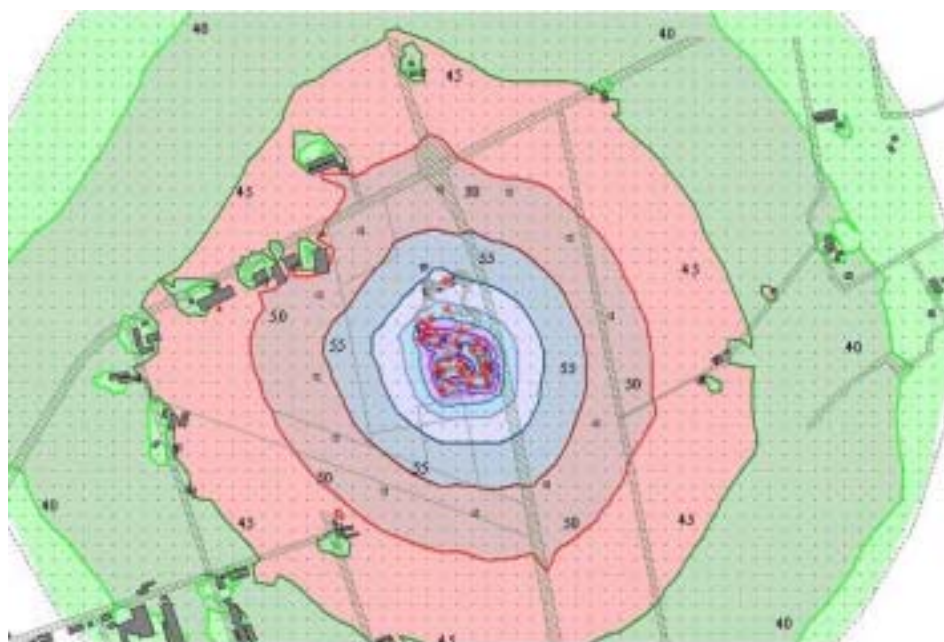
Op ongeveer 1 km ten oosten van de voorkeurslocatie is het Landgoed Princepeel (recreatieve voorzieningen waaronder een golf- en countryclub) gevestigd. Uit figuur 7.2 blijkt dat de geluidsbelasting (van het wensbeeld) van het motorcrossterrein ter plaatse van de golfbaan 40 dB(A) bedraagt, wat als rustig kan worden gekarakteriseerd.

²¹ Berekening regionaal motorcrossterrein De Peel, milieuscoop, 31-05-2012.



Figuur 7.2: Wensbeeld maatgevende dag zonder geluidswallen

Naast de maatgevende dag is ook het gebruik van de supermotobaan doorgerekend. Tijdens het gebruik van de supermotobaan wordt niet op de crossbaan gereden. De geluidbelasting van de supermoto is lager dan de geluidbelasting op de maatgevende dagen en voldoet daarom wel aan de wet- en regelgeving.



Figuur 7.3 Wensbeeld supermoto zonder geluidswallen

7.3 Optimalisaties

Het wensbeeld voldoet niet aan de wet- en regelgeving op het gebied van geluid. De geluidsbelasting op omliggende woningen kan verlaagd worden het nemen van bronmaatregelen: verminderen openingsuren of beperken activiteiten (niet aanleggen van de supermotobaan) Ook kan een overdrachtsmaatregel genomen worden: het aanleggen van geluidswallen.

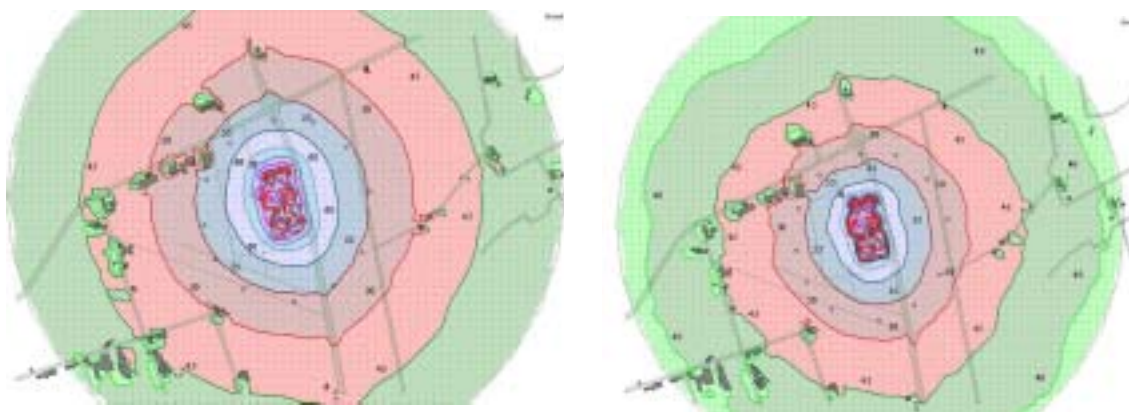
Er zijn verschillende opties doorgerekend, om te kunnen beoordelen wat de opties voor effect hebben op de omgeving.

Tabel: 7.3: Opties

Wallen (7.3.1)	Geen	4,5 meter	3,5 meter	3,5 meter
Weekend (7.3.2)	5 uur	5 uur	4 uur	4 uur
Supermoto (7.3.3)	2 uur	2 uur	2 uur	0 uur

7.3.1 Berekening geluidswallen

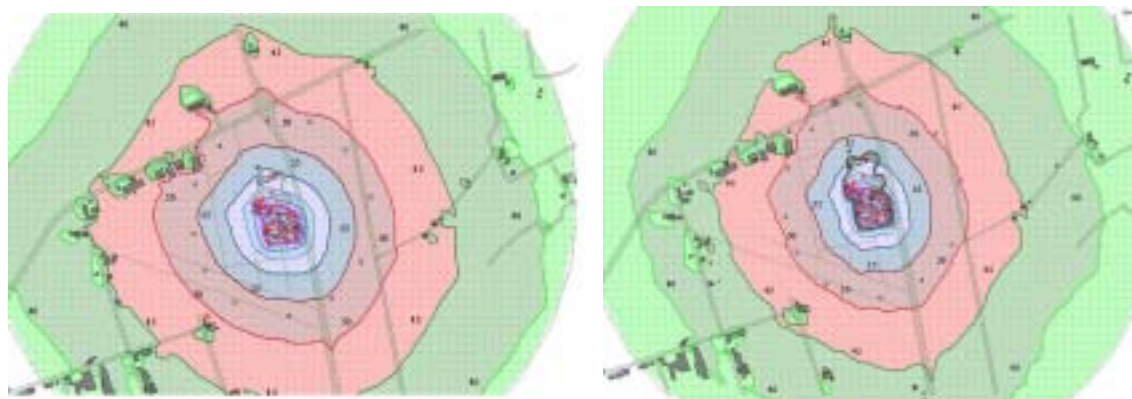
Om de geluidsbelasting op de omliggende woningen te verlagen is berekend wat de geluidsbelasting is met een walhoogte van 4,5 meter. Wederom zijn hiervoor de zaterdag/zondag doorgerekend. In onderstaande figuren zijn de situatie met en zonder geluidswallen naast elkaar gezet. Hieruit blijkt dat er met wallen van 4,5 meter geen woningen binnen de 50 dB(A)contour liggen. Met de aanleg van wallen voldoet het wensbeeld aan de wet- en regelgeving.



Figuur 7.4: wensbeeld maatgevende dag zonder wallen

met wallen van 4,5 meter

Ook is doorgerekend wat de effecten van de geluidswallen zijn op de supermoto-baan. Met de geluidswallen worden de geluidscontouren iets kleiner. Het effect is niet onderscheidend.



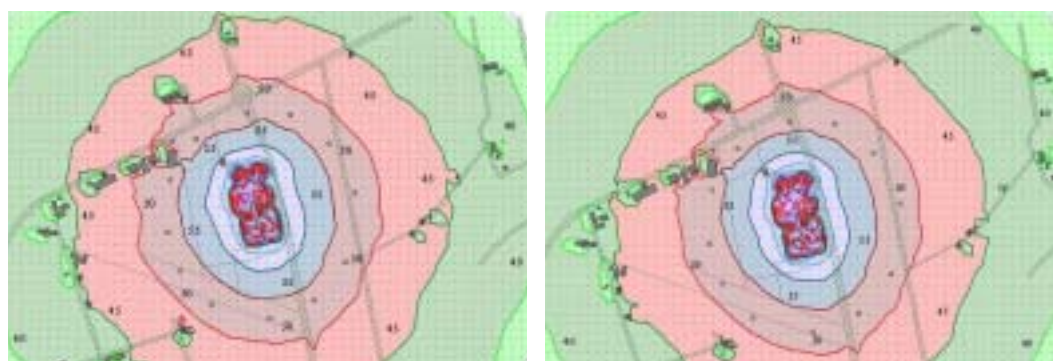
Figuur 7.5: supermoto zonder wallen

supermoto met wallen 4,5 meter

7.3.2 Optimalisering openingstijden/walhoogte

Hoewel voldaan wordt aan de wettelijke normen is onderzocht of er een verdere beperking van het geluid kan plaatsvinden. Gebruik van 'killers' kan een geluidreductie aan de bron van circa 10 dB(A) opleveren en heeft vooral invloed op tonaal geluid. Beperking van het brongeluid is voorlopig geen hanteerbaar uitgangspunt. Gebruik van dempers (enduro) kan een aanzienlijke geluidsreductie opleveren, maar biedt binnen het kader van internationale afstemming voorlopig geen oplossing.

In de zienswijzen op de notitie reikwijdte en detailniveau is aangegeven dat met name de uren in het weekend als problematisch ervaren worden, omdat de omwonenden dan meestal vrij zijn. Voor het motorcrossterrein is daarom berekend wat het optimale gebruik in het weekend is in verhouding tot de walhoogte. Als er op de maatgevende dagen 1 uur minder gecroost wordt, is de belasting in de weekenden minder groot. De geluidswallen kunnen dan ook omlaag, wat een minder grote impact op het landschap heeft en een kostenvoordeel met zich mee brengt. In onderstaande figuren zijn de geluidscontouren weergegeven.



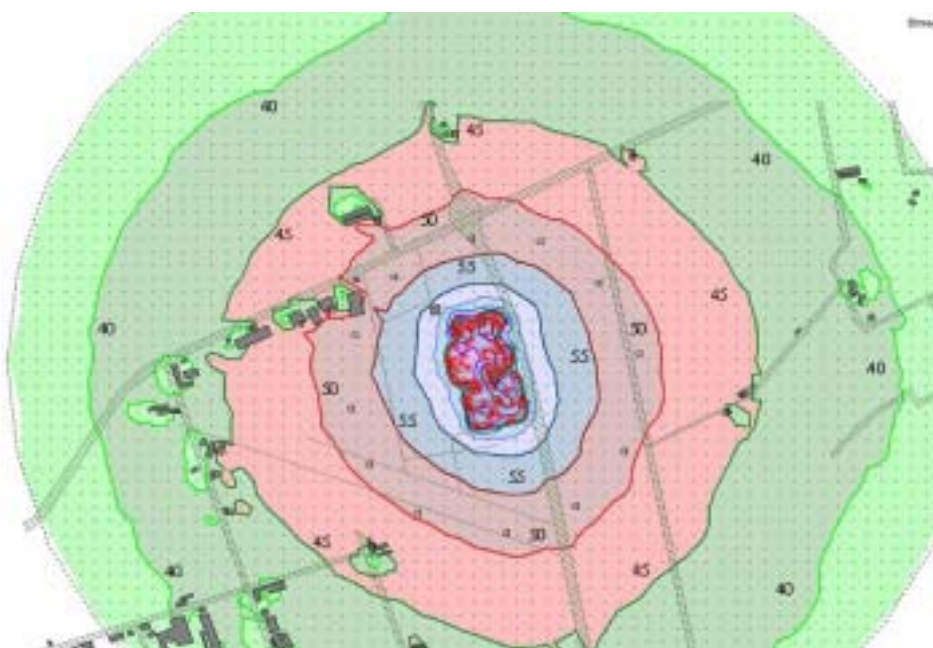
Figuur 7.6: 5 uur weekend, 4,5 meter

4 uur weekend, 3,5 meter wal

Uit de berekeningen volgt dat in beide varianten voldaan kan worden aan de geluidsnormen op de gevel van de woningen in de omgeving van de motorcrossbaan.

7.3.3 Supermotobaan

Om geluidbelasting verder te verminderen en vanuit kostenoverwegingen is het een optie om de supermotobaan niet aan te leggen. Door het vervallen van de supermotobaan vervallen de trainingsuren op maandag en donderdag. Dit heeft een positief effect op de omgeving.



Figuur 7.8: 4 uur weekend, 3,5 meter wal zonder supermotobaan

7.4 Vergelijking effecten: geluidsmaatregelen

De verschillende opties voor de inrichting van het motorcrossterrein kunnen ten opzichte van de referentiesituatie met elkaar vergeleken worden op de onderdelen geluid, landschap en leefomgeving. In onderstaande tabel is de vergelijking weergegeven.

Tabel 7.4: Vergelijking opties

Wallen	Geen	4,5 meter	3,5 meter	3,5 meter
Weekend	5 uur	5 uur	4 uur	4 uur
Supermoto	2 uur	2 uur	2 uur	0 uur
Geluid	Voldoet niet aan wettelijke normen	Voldoet aan wettelijke normen	Voldoet aan wettelijke normen	Voldoet aan wettelijke normen
Landschap	Beperkte impact door het ontbreken van geluidswallen	Vrij grote impact door walhoogte	Iets kleinere impact door lagere walhoogte	Iets kleinere impact door lagere walhoogte
Leefomgeving	Zeer negatieve impact door hoge geluidsnormen en 7 dagen per week trainingen	Negatieve impact door verslechtering geluidssituatie, maar voldoet wel aan wet- en regelgeving.	Negatieve impact door verslechtering geluidssituatie, maar voldoet wel aan wet- en regelgeving. Op zaterdag en zondag wordt elke dag 1 uur minder getraind wat waardoor het effect op de leefomgeving wordt verkleind.	Negatieve impact door verslechtering geluidssituatie, maar voldoet wel aan wet- en regelgeving. Doordat op maandag en donderdag niet meer wordt getraind wordt het effect op de leefomgeving nog verder verkleind.

7.5 Overig

7.5.1 Landschap

Bij de landschappelijke inpassing gaat de aandacht uit naar het behouden en versterken van de noord-zuid beplantingsstroken en het – waar mogelijk – open houden van het landschap. De bestaande noord-zuid gelegen vegetatiestroken, met name bestaand uit eik en braam, dienen onaangetast te blijven en te worden versterkt en aangevuld met deze soorten (hoogte braam 1 – 1,5 meter). Openheid en doorzichten blijven behouden door een speelse opstelling van de beplanting in de beplantingsstroken.

Om de aarden geluidswallen in het landschap op te nemen worden deze voorzien van extensief beheerd gras (één maal per jaar maaien of begrazing). De groene uitstraling van deze wallen is van belang in het gebied. Aan de oostzijde van de crossbaan, tegen de Middenpeelweg wordt een afwisselende en aantrekkelijke rand ontwikkeld van afgewisseld boomweides en geluidswal. Ter hoogte van de open plekken aan de rand worden eiken aangeplant (hoogte 10 – 15 meter). Deze boomweides worden in verband geplant met daaronder extensief beheerd gras en vinden aansluiting op de bestaande eiken aan de Middenpeelweg.

Om het terrein af te schermen worden, in plaats van hekwerk, sloten (breedte inclusief berm 4 meter) om het terrein geplaatst. Deze sloten vormen in combinatie met de beplantingsstroken een landschappelijk aantrekkelijke rand. Hekwerk doet namelijk in grote mate afbreuk aan het landelijke karakter.

7.5.2 Grondverzet, ophogingen of afgravingen

De grondwaterstand onder het motorcrossterrein is 40 centimeter onder maaiveld. Van het terrein wordt 40 centimeter afgegraven binnen de geluidswallen (30.000 m³). Met deze grond worden de geluidswallen aangelegd (28.000 m³). De wallen worden 1.400 meter lang, 3,5 meter hoog. Hiervoor is 20 m³ per strekkende meter nodig. Het crossterrein binnen de geluidswallen wordt opgehoogd met 60 centimeter om een ontwateringsdiepte van 60 centimeter te garanderen. De ophoging vindt plaats met zandig materiaal van buiten (45.000 m³).

7.5.3 Bodem en grondwater

Op het terrein wordt nauwelijks verharding aangelegd. In en om het terrein wordt een afwateringssloot aangelegd voor de afvoer van het hemelwater. De nieuw op te brengen zandlaag heeft een betere doorlaatbaarheid, wat een licht positief effect heeft op de begaanbaarheid van het terrein. Dit heeft echter geen positieve of negatieve effecten op de lokale grondwaterdynamiek.

Er vindt geen regulier onderhoud van de motoren plaats op het terrein. Bij het afstellen van motoren en kleine reparaties waarbij brandstoffen worden bijgevuld en wordt gewerkt met olie is het gebruik van milieumatten verplicht.

7.5.4 Kabels en leidingen

Op of in de nabijheid van het motorcrossterrein liggen diverse kabels- en leidingen. Op het terrein ligt een watertransportleiding van Brabant Water. Ter bescherming van deze leiding dienen voorzieningen getroffen te worden. Om de bereikbaarheid van de leiding te garanderen wordt bij de kruising de ingang van het terrein gerealiseerd.

In de nabijheid van het terrein liggen drie hoofdgastransportleidingen van de Gasunie. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van gastransportleidingen dient rekening gehouden te worden met EV. Het motorcrossterrein ligt in de risicocontouren van deze leidingen. Hiermee zal bij de verdere planvorming rekening worden gehouden.

8. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Tonaal geluid

In de geluidsberekening is uitgegaan van de straffactor voor tonaal geluid²² van 5 dB(A). In opdracht van de KNMV wordt er door het bureau Peutz onderzoek gedaan naar tonaal geluid. Dit onderzoek zal naar verwachting in het najaar van 2012 worden afgerond. Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat er niet gerekend hoeft te worden met een straffactor voor tonaal geluid van 5 dB(A) zal de berekende geluidsbelasting op de woningen 5 dB(A) lager worden, wat een positief effect heeft op het woon- en leefklimaat.

Externe veiligheid luchtmachtbasis Volkel

Er ontbreekt een beleidskader en normstelling voor externe veiligheid risico's rondom militaire luchtvaartterreinen. De externe veiligheidsrisico's van luchtmachtbasis Volkel zijn niet mee genomen in de afweging.

Wildcrossen

Er zijn geen gegevens beschikbaar over de invloed van het reguleren van motorcrossen op motorcrosscircuiten op wildcrossactiviteiten.

²² Tonaal geluid is geluid waarin in een smal gebied van toonhoogte het geluid aanzienlijk sterker is dan bij iets hogere of lagere tonen. Met name 2-Takt motoren produceren tonaal geluid.

9. MONITORING EN AANZET EVALUATIEPROGRAMMA

9.1 Monitoring

De nadruk van het monitoringsprogramma zal liggen op de geluidsbelasting. De handhaving van de geluidsbelasting wordt geregeld via een meet- en registratiesysteem, waarbij door middel van één of meerdere meetpunten op het terrein tijdens de gebruiksuren de geluidproductie op het terrein continu wordt geregistreerd. Deze registratiegegevens zijn tevens bruikbaar om mogelijke klachten uit de omgeving te toetsen. Daaraan gekoppeld is het mogelijk om de motoren, voordat dat deze gebruikt worden, consequent te controleren op de geluidproductie in een geluidcontainer. In de kostenraming wordt rekening gehouden met de aanlegkosten van een installatie van een meet- en registratiesysteem.

9.2 Evaluatieprogramma

Het evaluatieprogramma zal in een later stadium door het bevoegd gezag worden opgesteld met de volgende doelstellingen:

- toetsing van de optredende effecten aan de voorspelde effecten;
- bepalen van de noodzaak van het treffen van aanvullende mitigerende maatregelen en compenserende maatregelen.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

Motorcrossterrein gemeente Landerd

**Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport**

3 mei 2010 / rapportnummer 2218-33

1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De gemeente Landerd is voornemens om in samenspraak met de Provincie Noord-Brabant en een aantal omliggende gemeenten een regionaal motorcrossterrein te realiseren in het landbouwontwikkelingsgebied Odiliapeel. Hiervoor is een wijziging nodig van bestemmingsplannen van de gemeenten Mill en Sint Hubert, Landerd en Uden. Ter ondersteuning van de besluitvorming over de plannen wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenteraden van de genoemde gemeenten zijn het bevoegd gezag in deze procedure.

De Commissie voor de m.e.r.¹ (hierna ‘de Commissie’) beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- de gegevens die onderbouwen dat het circuit duurzaam (toekomstvast) voorziet in de behoeften van de motorcrossverenigingen uit de regio;
- de onderbouwing van de locatiekeuze en de rol die het milieubelang bij deze keuze speelt;
- een beschrijving van de huidige geluidsbelasting in de omgeving van het plangebied, van de veranderingen hierin als gevolg van het initiatief en van maatregelen die getroffen kunnen worden om de effecten van de geluidbelasting te verminderen;
- een beschrijving van de kenmerkende natuurwaarden in het plangebied en van de gevolgen van het initiatief voor deze waarden;
- een zelfstandig leesbare en publieksvriendelijke samenvatting.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de notitie reikwijdte en detailniveau (hierna notitie R&D). Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de notitie R&D voldoende aan de orde komen.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

Het circuit moet verschillende motorcrossverenigingen uit de regio een trainingsruimte bieden. Gelijktijdig met het inrichten van het terrein is of wordt een aantal bestaande terreinen op ongewenste locaties gesaneerd. Onderbouw in het MER de twee elementen die de aanleiding vormen voor het initiatief, namelijk: de behoefte aan een terrein voor training en eventuele wedstrijden en de problemen met de bestaande of recent gesloten terreinen.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*. Bijlage 2 geeft een overzicht van ontvangen zienswijzen en adviezen.

Omdat het voornemen zich richt op het oplossen van problemen, vereist dit een gedegen probleemanalyse en het formuleren van minimale eisen die aan de te realiseren voorziening worden gesteld. Zo moet duidelijk zijn

- welke eisen aan de aard en omvang van het motorcrossterrein worden gesteld;
- hoe het project moet aansluiten bij bredere, regionale initiatieven gericht op het reguleren van lawaaisporten en hoe deze initiatieven de groep van betrokken gemeenten en dus het zoekgebied beïnvloeden;
- hoe deze sport zich qua omvang naar verwachting zal ontwikkelen in de regio (al dan niet als gevolg van het initiatief) en hoe deze prognose het formuleren van de eisen heeft beïnvloed. Werk zonodig ook een maximum variant uit waarmee de robuustheid van de oplossing kan worden getoetst;
- welke technische ontwikkelingen op het gebied van geluidsemissie in de motorcross-sport zijn te verwachten.

Beschrijf beide elementen uit de doelstelling zo dat ze een rol kunnen vervullen bij:

- de afbakening van te beschrijven alternatieven;
- het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- de rangschikking van alternatieven op doelbereik.

2.2 Beleidskader

Geef, uitgaande van hoofdstuk 4 van de notitie R&D, een overzicht van:

- plannen die richtinggevend zijn voor dit initiatief (zoals structuurvisies of reconstructieplannen);
- gebieden die realisatie van het initiatief uitsluiten (zoals GHS gebied) en een verklaring voor dit uitsluiten;
- aanvullende randvoorwaarden die zijn vastgelegd door de betrokken gemeenten en provinciale overheid (bijvoorbeeld over de sluiting van bestaande terreinen) of in overleg met de betrokken motorcrossverenigingen (bijvoorbeeld over het terreinbeheer).

Besteed aandacht aan wet- en regelgeving die van toepassing is op het initiatief, zoals bijvoorbeeld:

- Wet milieubeheer;
- Wet geluidhinder;
- Natuurbeschermingswet;
- Vogel- en habitatrichtlijn;
- Flora- en faunawet.

Beschrijf helder de samenhang tussen het beleidskader en de concrete randvoorwaarden voor het motorcrossterrein.

2.3 Te nemen besluit(en)

In de notitie R&D staat in § 1.1 aan welke besluiten de m.e.r.-procedure is gekoppeld. Geef een volledig en samenhangend beeld van de (vervolg-) besluiten, vergunningen en ontheffingen die noodzakelijk zijn om het initiatief te kunnen uitvoeren, en van de instanties die daarvoor bevoegd gezag zijn.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

Beschrijf in het MER eenduidig de voorgenomen activiteit. Beschrijf daarom:

- de (opties voor de) inrichting en lay-out van het terrein, met de ligging van de banen, de bebouwing, de plaatsing van de lichtmasten en andere relevante onderdelen;
- de trainings- en wedstrijdactiviteiten die er zullen plaatsvinden. Geef de technische specificaties van de motoren voor de geluidsemissies en de emissies naar lucht en de normen daarvoor;
- de verwachte gebruikers- en bezoekersaantallen per dag, de spreiding over het jaar, over de dagen van de week en over de uren van de dag en het maximale aantal voertuigen dat op de baan is toegestaan. Geef de uitsplitsing van deze gegevens naar de verschillende activiteiten;
- grondverzet, ophogingen of afgravingen;
- ontsluitingsroutes en parkeervoorzieningen;
- technische maatregelen gericht op bijvoorbeeld beperking van geluid en fijn stof.

3.2 Locatiealternatieven

In de notitie R&D is in hoofdstuk 4 de zoektocht naar mogelijke vestigingslocaties beschreven. Hierbij is uitgegaan van een geluidszone met een straal van circa 700 m. Beschrijf hoe deze randvoorwaarde uit het akoestisch onderzoek is afgeleid.

De andere randvoorwaarden staan in § 4.2.2 van de notitie R&D. Neem de randvoorwaarden en het alternatievenonderzoek op in het MER en geef expliciet antwoord op de vraag waarom bepaalde alternatieven zijn afgefallen, en welke rol milieuafwegingen daarin hebben gespeeld². Doe dit bijvoorbeeld door de volgende informatie op te nemen:

- een kaart met het zoekgebied, per gemeente, dat overbleef na wegstrepen van de gebieden die vanwege hun planologische inperking vestiging van een crossterrein uitsluiten;
- een kaart met een of meer locaties per gemeente die zo veel als mogelijk voldoen aan de randvoorwaarden³;
- een tabel waarin de locaties worden getoetst aan de randvoorwaarden.

3.3 Inrichtingsalternatieven

In het traject dat voorafging aan het schrijven van de notitie R&D zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de invloed van de lay-out van het terrein, de gebruiksintensiteit en de plaats en hoogte van geluidswallen op de milieuruimte. Neem in het MER die varianten uit het vooronderzoek over die inzicht verschaffen in:

- de factoren die bepalend zijn voor het ruimtebeslag;
- de onzekerheden in de schatting van het ruimtebeslag;

² Vragen over de locatiekeuze in verschillende van de zienswijzen bevestigen dat het belangrijk is om helder te beschrijven op welke wijze deze keuze tot stand is gekomen.

³ Zorg ervoor dat op het kaartmateriaal de afstand tussen het circuit en relevante gevoelige bestemmingen en gebieden makkelijk is op te meten of af te lezen.

- de wijze waarop de optimale inrichting en combinatie van hinderbeperkende maatregelen tot stand komt.

Geef aan hoe de bevindingen uit deze onderzoeken de vormgeving van het voorkeursalternatief hebben bepaald⁴.

3.4 Referentie

Omdat het initiatief leidt tot een verplaatsing van activiteiten, kan de referentiesituatie op twee niveaus in beeld worden gebracht. Ten eerste moeten de milieueffecten van het voornemen vergeleken kunnen worden met de huidige milieubelasting op de voorkeurslocatie. Deze referentiesituatie gaat uit van het huidige gebruik van het plangebied. Omdat de ingreep voor de meeste milieuaspecten tot een verslechtering van de situatie zal leiden, is het van groot belang om in de beschrijving van de voorgenomen activiteit duidelijk te maken welke maatregelen getroffen worden om de milieueffecten te minimaliseren.

Ten tweede kunnen de milieueffecten van het voornemen vergeleken worden met de milieueffecten van het motorcrossen op de locaties die zijn of worden gesaneerd. Breng daarom de milieueffecten van de gesaneerde of te saneren circuits in beeld, en de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd.

Beschrijf ook de (positieve) effecten die het gevolg zijn van het staken van het crossen op de gesaneerde of te saneren plaatsen.

Beschrijf tenslotte de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd ('autonome ontwikkeling'). Ga hierbij uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten⁵.

4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

4.1 Algemeen

Geef aan wat de effecten van de alternatieven zijn op de natuur en het woon- en leefmilieu, ten opzichte van de referentiesituatie(s). Ga zo veel mogelijk uit van een kwantitatieve beschrijving van de milieueffecten. Geef aan welke hinderbeperkende maatregelen mogelijk zijn.

Voor de onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven.

⁴ Ook in verschillende zienswijzen wordt gevraagd om niet alleen duidelijk te maken hoe groot te verwachten effecten zijn, maar ook welke factoren die effecten bepalen en dus mogelijke aangrijpingspunten zijn voor effectbeperkende maatregelen.

⁵ Zie hiervoor onder andere de zienswijzen 3, 8 en 9.

4.2 Natuur

Geef aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn in het studiegebied en wat de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied is. Ga daarna in op de mogelijke effecten die de voorgenomen activiteit heeft op de natuurwaarden in het plangebied. Geef daarvoor aan voor welke van deze dieren en planten relevante gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen⁶ is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen. Beschrijf maatregelen die de gevolgen kunnen beperken of voorkomen.

4.2.1 Gebiedsbescherming⁷

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op de ecologische hoofdstructuur, c.q. de groene hoofdstructuur (EHS resp. GHS). Geef op kaart de begrenzing aan van de EHS/GHS ten opzichte van het plangebied en voorzie de kaart van een duidelijke schaal. Beschrijf voor het EHS/GHS-gebied de daarvoor geldende ‘wezenlijke kenmerken en waarden’. Onderzoek welke gevolgen het initiatief voor deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Beschrijf bij eventuele gevolgen welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden.

4.2.2 Soortenbescherming⁸

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt.⁹ Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten¹⁰ en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats¹¹. Vergelijk met name het akoestisch ruimtebeslag met de verspreidingskaarten van de relevante doelsoorten in de ruime omgeving van het plangebied. Hierbij kunnen de relevante EHS-doelsoorten worden gebruikt, waardoor een indicatie kan worden gegeven van de effecten van de geluidstoename.

Geef indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort. Beschrijf maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

⁶ Geef aan of het gaat om vernietiging van leefgebied door bijvoorbeeld ruimtebeslag, verstoring door bijvoorbeeld licht en geluid.

⁷ Op de website www.minlnv.nl/natuurwetgeving is uitgebreide informatie te vinden over de Natuurbeschermingswet 1998 en de specifieke gebiedsbescherming.

⁸ Op de website www.minlnv.nl/natuurwetgeving is uitgebreide informatie te vinden over de soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

⁹ Op grond van de Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bestaan er vier verschillende beschermingsregimes. Welk regime van toepassing is, is afhankelijk van de groep waartoe de soort behoort. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën: tabel 1 (algemene soorten), tabel 2 (overige soorten), tabel 3 (Bijlage IV Habitatrichtlijn-/ bijlage 1 AMvB-soorten) en vogels.

¹⁰ Gebruik bij de inventarisatie van de beschermde soorten bijvoorbeeld gegevens van het Natuurloket: www.natuurloket.nl en protocollen van de Gegevensautoriteit Natuur: www.gegevensautoriteitnatuur.nl.

¹¹ De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora- en faunawet.

4.3 Woon- en leefmilieu

4.3.1 Luchtmachtbasis Volkel

De voorkeurslocatie is gelegen binnen het invloedsgebied van het militaire luchtvaartterrein Volkel. De activiteiten op de luchtmachtbasis leiden tot effecten op de omgeving die óf opgeteld moeten worden bij de effecten van het motorcrossterrein óf mogelijk de inpasbaarheid van het initiatief beïnvloeden¹². In het eerste geval gaat het om geluid en luchtverontreiniging, in het tweede om de externe veiligheidsrisico's.

Een beleidskader en normstelling voor externe veiligheidsrisico's rond militaire luchtvaartterreinen ontbreekt op dit ogenblik. Voor burgerluchthavens is een dergelijk kader recent vastgesteld¹³. De Commissie beveelt aan om na te gaan wat toepassing van dit kader op het militaire luchtvaartterrein Volkel tot gevolg zou hebben voor dit initiatief. Op die wijze kan men zich een beeld vormen van de eventuele beperkingen die uit een dergelijk kader zouden voortvloeien en dit meewegen in de besluitvorming.

4.3.2 Geluid

Beschrijf eenduidig die activiteiten op het crossterrein die relevant zijn voor het geluid in de omgeving. Beargumenteer in hoeverre voor de te vergunnen situatie een 5 dB-toeslag voor tonaal geluid toegepast moet worden.

Bereken op basis hiervan de geluidbelasting ter hoogte van de nabijgelegen woningen en de geluidcontouren van 40 tot 60 dB(A) in stappen van 5 dB(A).

Geef een overzicht van reële maatregelen (zowel organisatorische, bronbeperkende als overdrachtbeperkende) waarmee de geluidbelasting voor de omgeving kan worden verminderd.

Geef een ruimtelijke onderbouwing van de voorgestelde geluidzone. Betrek hierbij in ieder geval de geluidzones van luchtmachtbasis Volkel (zowel de contouren ten gevolge van het vliegen als ten gevolge van de grondgebonden activiteiten). En geef daarnaast aan welke maatregelen noodzakelijk zijn om de geluidemissie van het motorcrossterrein in te passen in de zone voor het motorcrossterrein.

Geef inzicht in en beoordeel de geluidbelasting door het extra verkeer dat het initiatief met zich meebrengt.

4.3.3 Luchtkwaliteit

Onderbouw of overschrijdingen van grenswaarden kunnen optreden voor relevante, in de Wet milieubeheer genoemde stoffen. Ga voor de berekeningen uit van:

- de heersende achtergrondconcentraties (zoals bijvoorbeeld veroorzaakt door emissies van de luchtmachtbasis Volkel);
- de emissies van de voertuigen op het motorcrossterrein (verbrandingsprocessen, stof van remvoeringen, bandenslijtage);

¹² Niet alleen de luchtmachtbasis maar ook de hoofdaardgastransportleidingen van Gasunie beïnvloeden mogelijk de inpassing van het motorcrossterrein (zienswijze 5).

¹³ Het Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens

- zand en stof die bij het gebruik van het circuit opwaaien;
- de bijdrage van het verkeer dat op de openbare weg, van en naar de inrichting, rijdt.

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties te beschrijven, ook onder de grenswaarden, omdat ook onder deze waarden nog gezondheidseffecten kunnen optreden. Hanteer hierbij een zodanig detailniveau van de berekeningen dat hiermee de keuzes tussen de alternatieven en de conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden.

4.4 Landschap

Beschrijf de aanwezige landschapselementen en eventuele beperkingen, randvoorwaarden of kansen die het landschap oplevert voor het te ontwikkelen motorcrossterrein. Gebruik dit als basis voor de effectbeschrijving van alternatieven en varianten.

Beschrijf hoe het motorcrossterrein optimaal landschappelijk kan worden ingepast en welke maatregelen nodig zijn om die inpassing mogelijk te maken. Geef ook aan op kaart en/of in beelden (bijvoorbeeld met fotomontages) welke veranderingen plaatsvinden, gezien vanuit verschillende gezichtspunten. Ga daarbij specifiek in op de beeldbepalende elementen en zichtlijnen van het landschap.

5. OVERIGE ASPECTEN

Voor de onderdelen ‘vergelijking van alternatieven’ en ‘leemten in milieu-informatie’ heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

Het bevoegd gezag moet bij het besluit aangeven hoe en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling om in het MER reeds een aanzet te geven tot een evaluatieprogramma en daarbij een verband te leggen met de geconstateerde leemten in informatie en onzekerheden.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau plan-MER

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van gemeente Landerd

Bevoegd gezag: Gemeenteraden van Landerd, Uden en Mill en Sint Hubert

Besluit: vaststellen of wijzigen van bestemmingsplannen

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:
plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie D43.0

Activiteit: Door wijzigen van bestemmingsplannen de realisatie van een motorcrossterrein mogelijk maken in het landbouwontwikkelingsgebied Odiliapeel

Procedurele gegevens:
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 5 februari 2010
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 3 mei 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing. E.H.A. de Beer

drs. B. Korf

dr. J. Lembrechts (secretaris)

G. Lukken

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de concept-notitie reikwijdte en detailniveau, of een vergelijkbaar door het bevoegde gezag toegezonden startdocument als uitgangspunt.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan-MER motorcrossterrein. Kenmerk 212x00392.036875_1. BRO, Boxtel, 18 september 2009
- Notitie ruimtebeslag. Kenmerk 2255. Amoc, Arnhem, 20 januari 2006
- Akoestisch rapport. Alternatieven en zonering motorcrossterrein Landerd. Kenmerk 2280. Amoc, Arnhem, 27 februari 2006
- Quickscan Flora en Fauna Motorcrosslocatie gemeente Landerd. Kenmerk 212x00392. BRO, Boxtel, 26 maart 2008
- Berekening regionaal motorcrossterrein te Landerd. Milieuscoop, Emmen, 2 oktober 2008
- Evaluatieverslag project 'Wildcrossen in natuurgebieden'. Provincie Noord-Brabant, 16 december 2009

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. E. Visser namens Dorpsraad Odiliapeel, ZLTO-Uden en buurtbewoners
2. L. Rooijmans namens Dorpsraad Odiliapeel
3. Gemeente Mill en St. Hubert
4. Waterschap Aa en Maas
5. Gasunie, Groningen
6. Brabant Water
7. Werkgroep van het Dorpsontwikkelingsplan Odiliapeel
8. Agron Advies namens BV Landgoed de Princepeel, te Wanroy
9. Vereniging Wilbertoord tot Bevordering Gemeenschapsbelangen

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Motorcrossterrein gemeente Landerd

De gemeente Landerd is voornemens om een regionaal motorcross-terrein te realiseren in het landbouwontwikkelingsgebied Odiliapeel. Hiervoor is een wijziging nodig van bestemmingsplannen van de gemeenten Mill en Sint Hubert, Landerd en Uden. Ter ondersteuning van de besluitvorming over de plannen wordt een milieueffectrapport opgesteld. De gemeenteraden van de drie betrokken gemeenten zijn bevoegd gezag.

ISBN: 978-90-421-3010-4

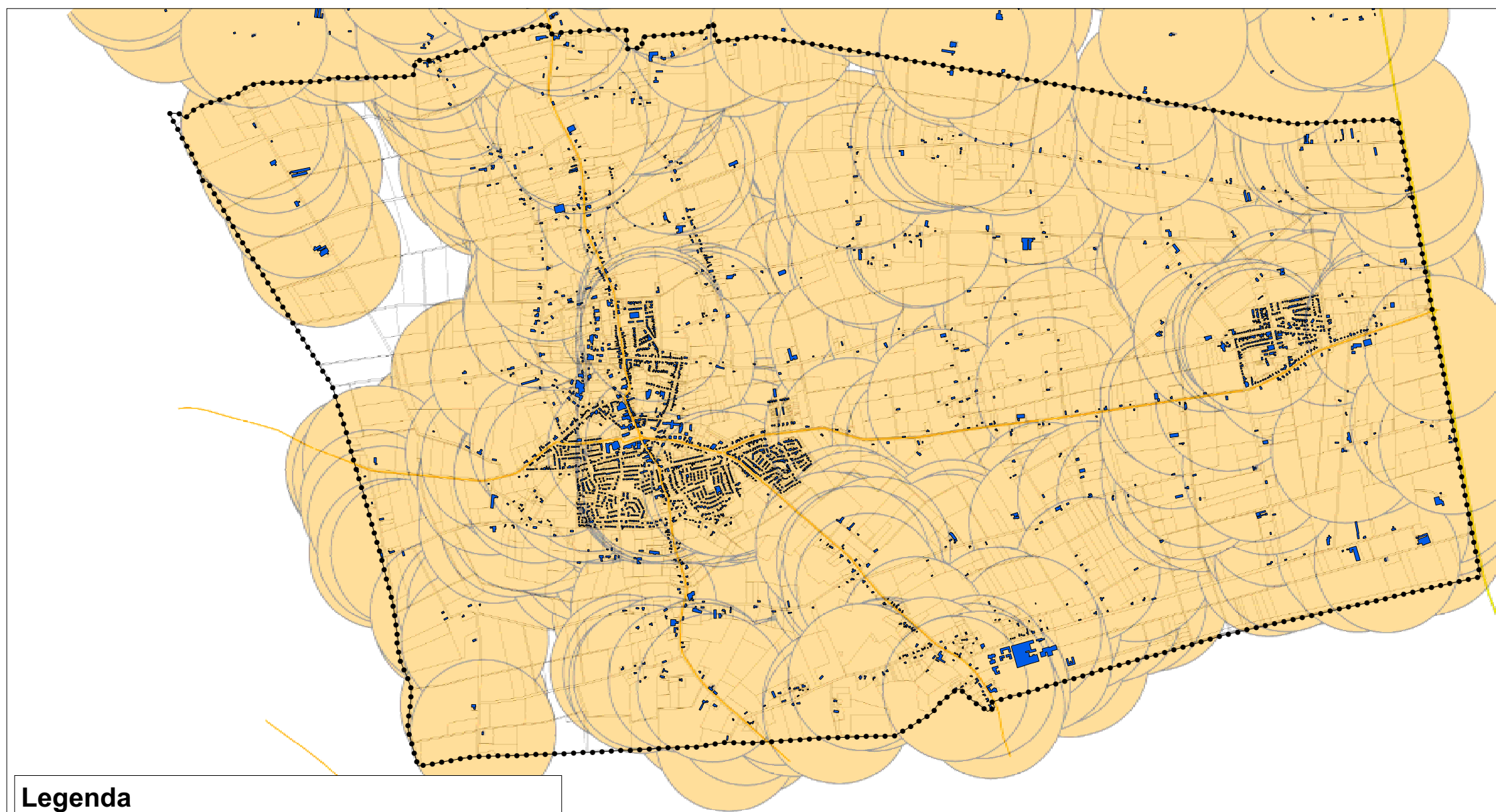
Bijlage 2: Overzicht van de bekende motorcrossterreinen in Brabant voor inventarisatie²³

Motorcrosscircuits	Gemeente	Status
1. Nieuw Zeven-bergen	Oss	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
2. Witte Ruysheuvel	Oss	bestaat niet meer
3. Stanserhorn	Bernheze	wel in werking, maar geen onherroepelijke planologische bestemming, overgangsrecht?
4. Bezuidenhout	Boekel	overgangsrecht
5. 't Snepke	Boxmeer	overgangsrecht, wel milieuvergunning
6. Duivenbos	Boxmeer	overgangsrecht
7. CCC	Cuijk	onherroepelijke planologische bestemming, maar geen milieuvergunning
8. Lidu	Den Bosch	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
9. Les Vites	Den Bosch	wordt op korte termijn gesloten, nu inwerking zonder planologische bestemming/milieuvergunning
10. Regionaal MCT Peel	Landerd	in planfase
11. De Kuilen	Mill	wel in werking, maar geen onherroepelijke planologische bestemming, overgangsrecht?
12. Trentse bossen	Landerd	opgeheven
13. Radiocircuit	St. Anthonis	onherroepelijke planologische bestemming, maar geen milieuvergunning, in behandeling bij gemeente
14. Bergen	St. Anthonis	wordt op korte termijn gesloten, nu inwerking zonder planologische bestemming/milieuvergunning, wordt gesloten als het Radiocircuit open gaat
15. Nabbegat	Landerd	opgeheven
16. De Pan	Bladel	opgeheven
17. Budeler Bergen	Cranendonck	wel in werking, maar geen onherroepelijke planologische bestemming, reactieve aanwijzing Provincie

²³ Notitie, Concept-resultaat van de inventarisatie Knelpunten motorcrosscircuits, Provincie Noord-Brabant, Directie Ruimtelijke Ontwikkeling & Handhaving, 7 december 2011 (separate bijlage)

Motorcrosscircuits	Gemeente	Status
18. Galgenberg	Deurne	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
19. Ketelberg	Eersel	
20. Landsard	Eindhoven	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
21. Wolfsbosch	Gemert-Bakel	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
22. De Helm	Helmond	wordt gesloten i.v.m. woningbouw
23. MAC Lierop	Someren	wel in werking, maar geen onherroepelijke planologische bestemming, reactieve aanwijzing Provincie
24. Gerwinacircuit	Nuenen	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
25. Wielewaal	Reusel-De Mierden	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
26. Eurocircuit	Valkenswaard	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
27. MCCA Crossboss	Alphen-Chaam	onherroepelijke planologische bestemming, maar geen milieuvergunning, evenementenvergunning
28. 't Stort	Baarle-Nassau	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
29. Grensjagers	Oisterwijk	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
30. Oirschot	Oirschot	onherroepelijk bestemmingsplan en milieuvergunning
31. Kurenpolder	Hank/Werkendam	onherroepelijke planologische bestemming, maar geen milieuvergunning
32. Outfit	Hank/Werkendam	bestaat niet meer

Bijlage 3: Kaarten woningen



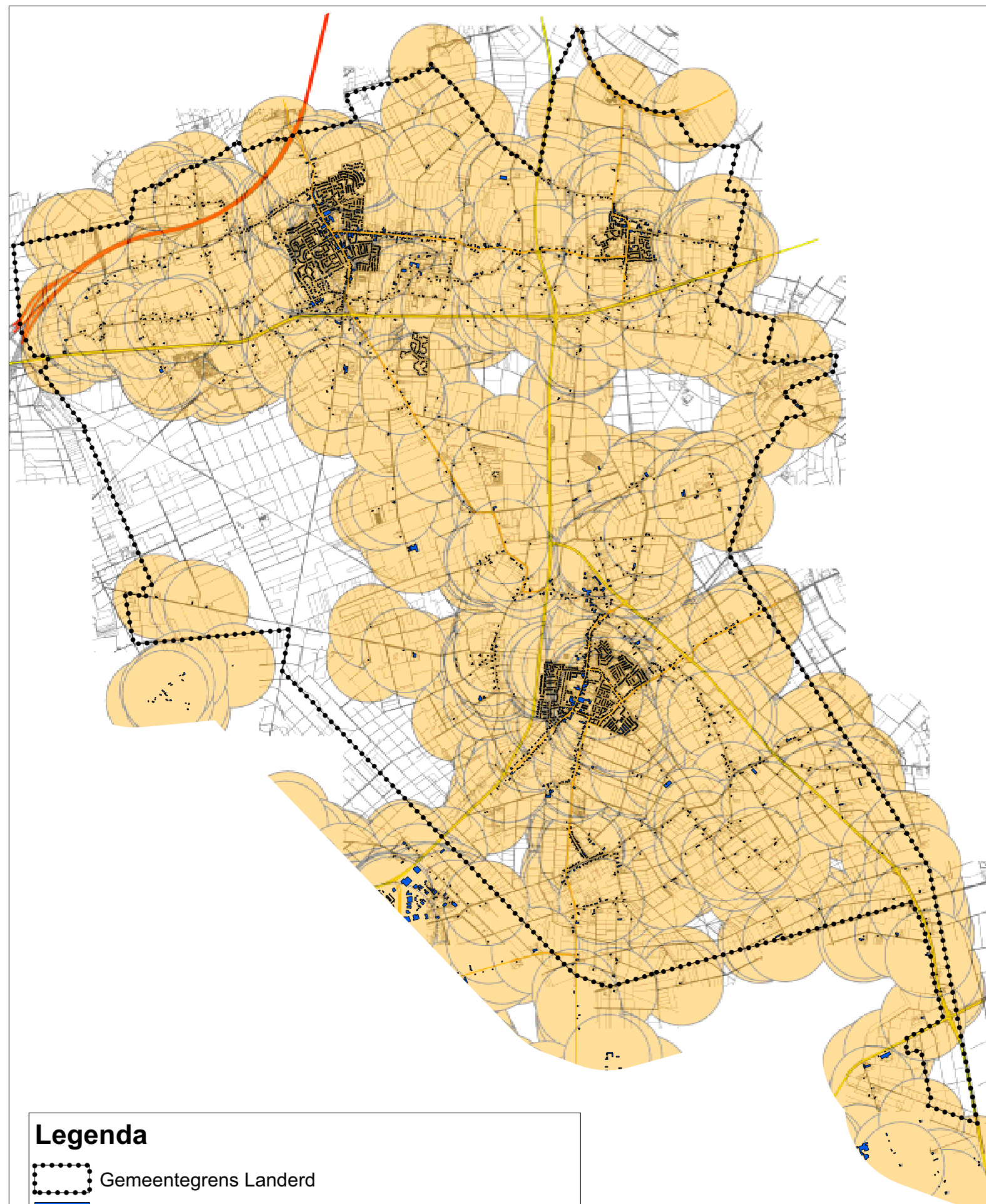
Legenda

-  Gemeentegrens Boekel
-  Woningen (o.v.b. BAG-Lijsten)
-  Buffer om woningen / 50dB(A) contour -> +/- 500 meter
-  Snelweg
-  Regionale weg
-  Hoofdweg



N
1:12.500

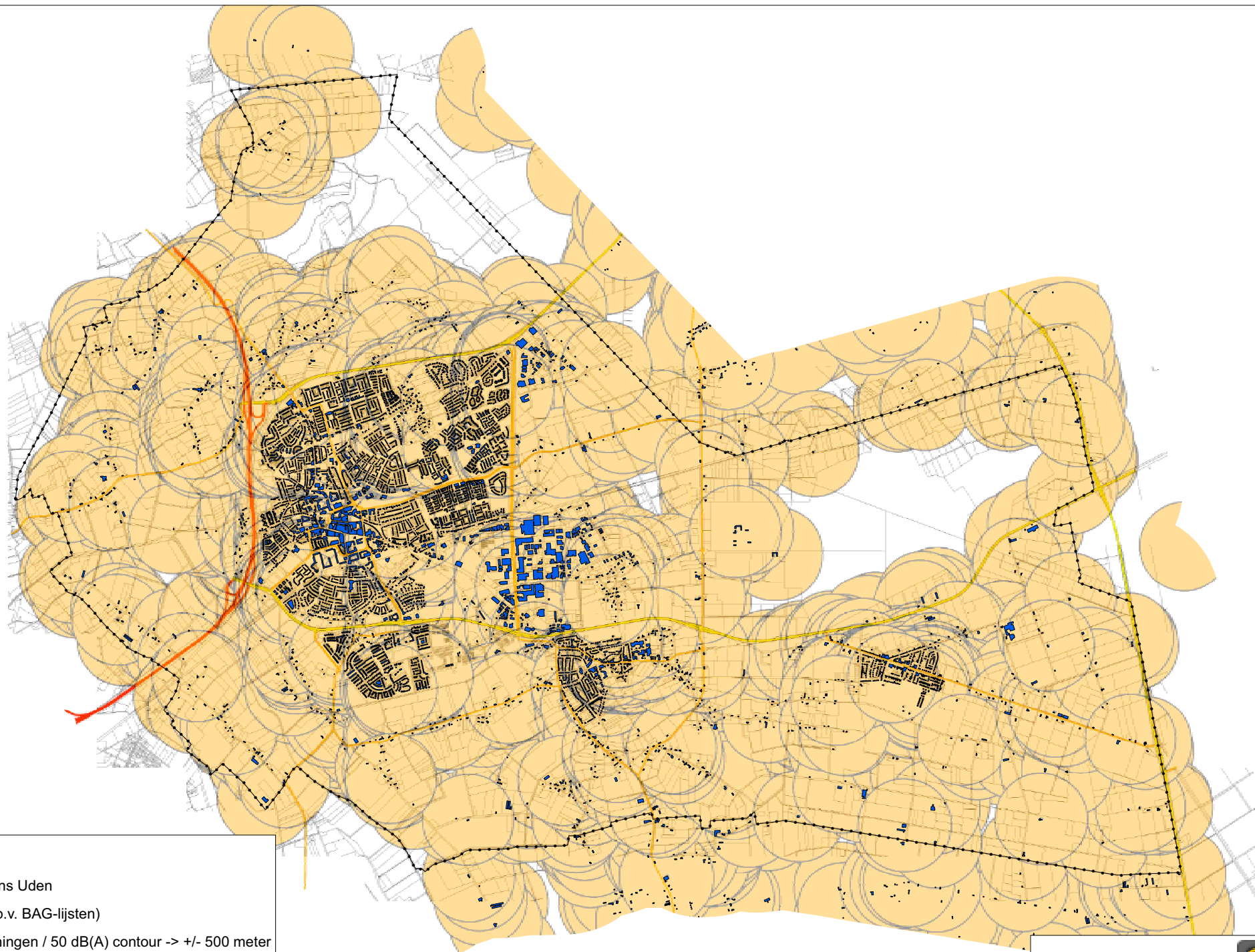




Legenda

-  Gemeentegrens Landerd
-  Woningen (o.b.v. BAG-lijsten)
-  Buffer om woningen / 50dB(A) contour -> +/- 500 meter
-  Snelweg
-  Hoofdweg
-  Regionale weg

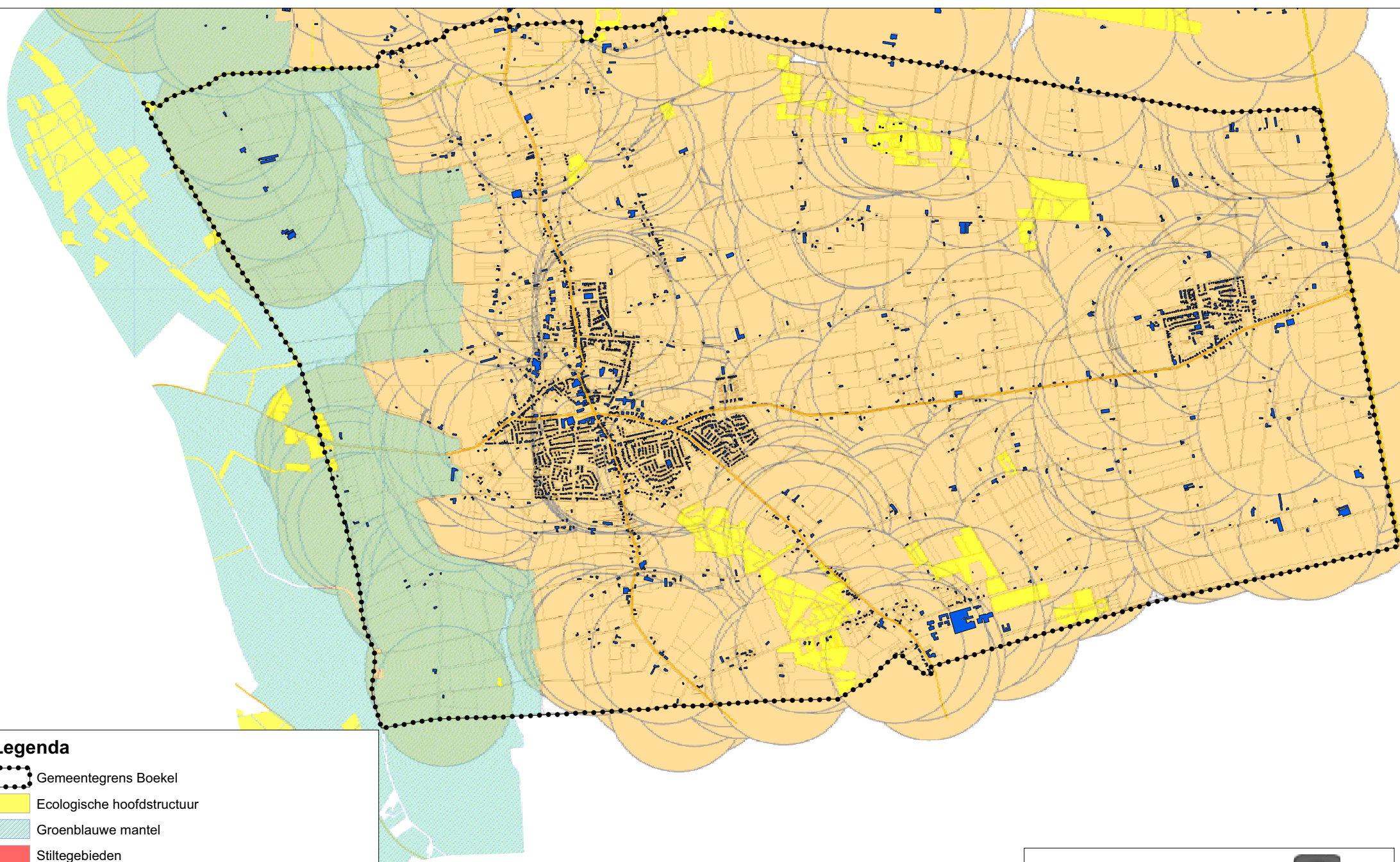




Legenda

-  Gemeentegrens Uden
-  Woningen (o.b.v. BAG-lijsten)
-  Buffer om woningen / 50 dB(A) contour -> +/- 500 meter
-  Snelweg
-  Regionale weg
-  Hoofdweg

Bijlage 4: Kaarten gevoelige gebieden en totaal



Legenda

-  Gemeentegrens Boekel
-  Ecologische hoofdstructuur
-  Groenblauwe mantel
-  Stiltegebieden
-  Woningen (o.v.b. BAG-Lijsten)
-  Buffer om woningen / 50 dB(A) contour -> +/- 500 meter
-  Snelweg
-  Regionale weg
-  Hoofdweg



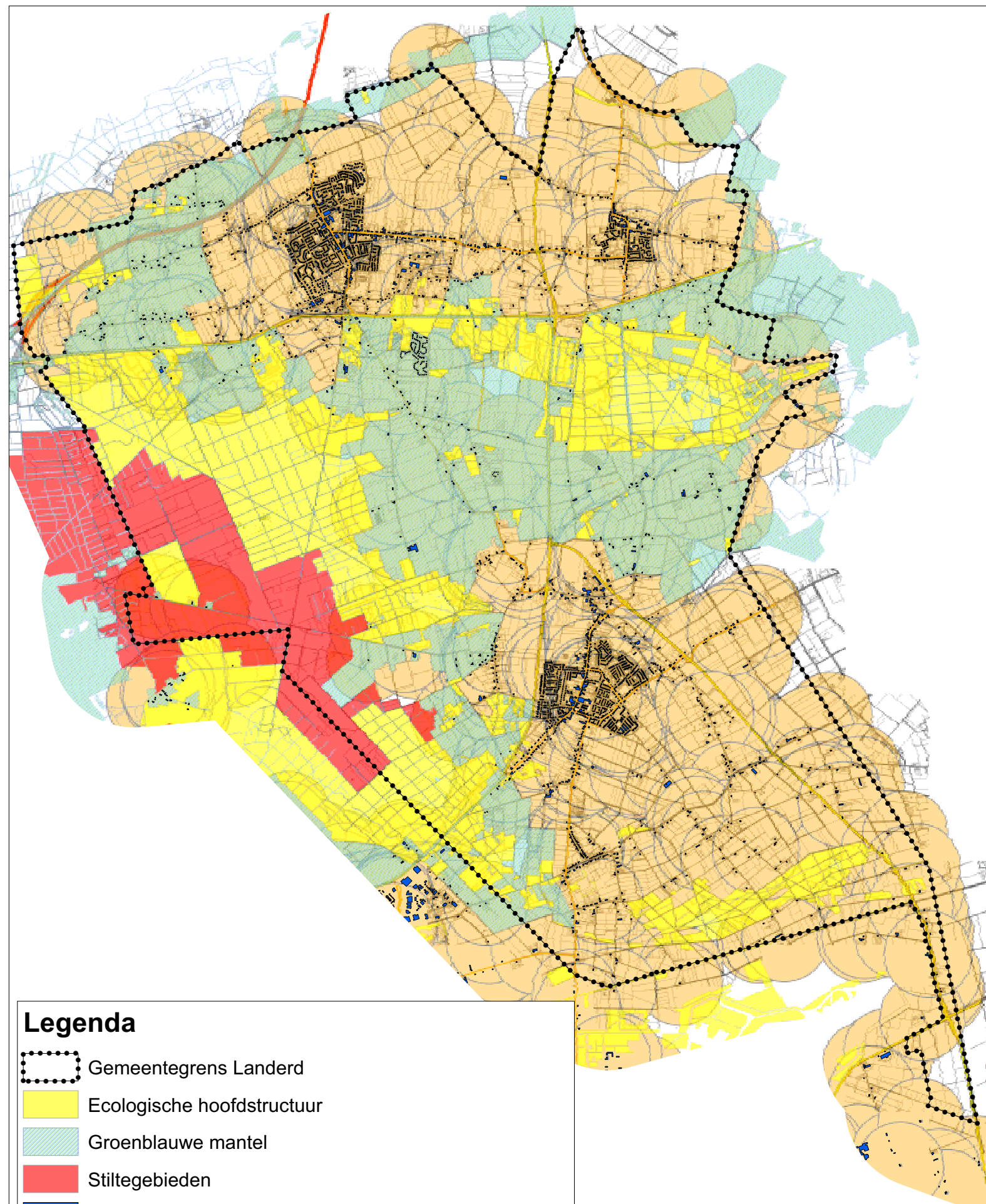


N

1:12.500

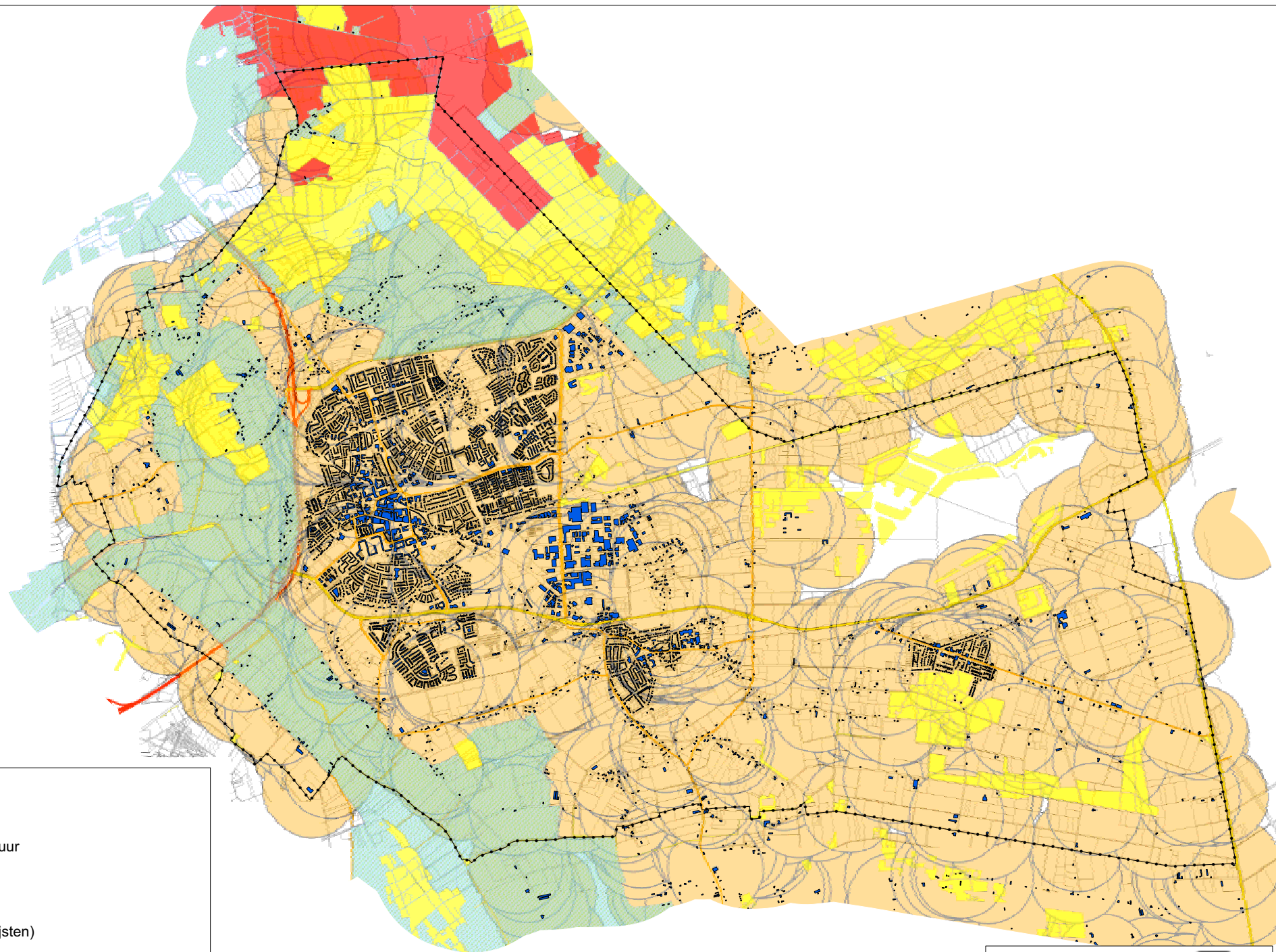


viewpoint



Legenda

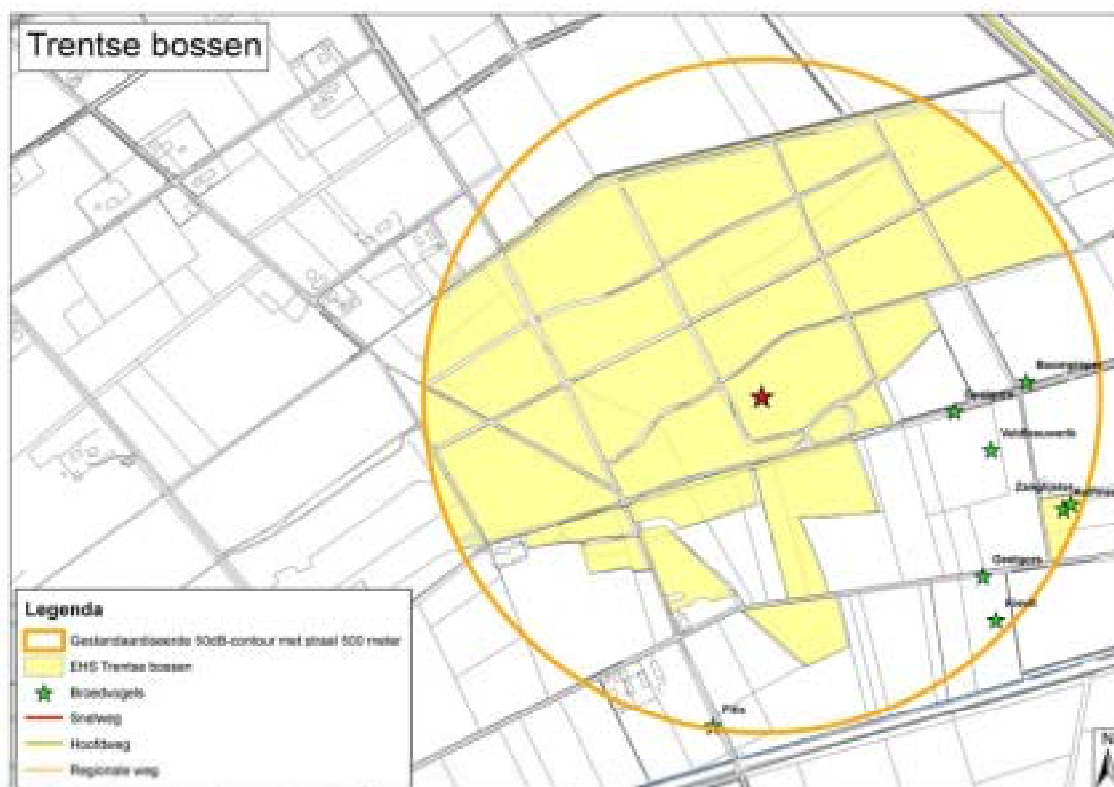
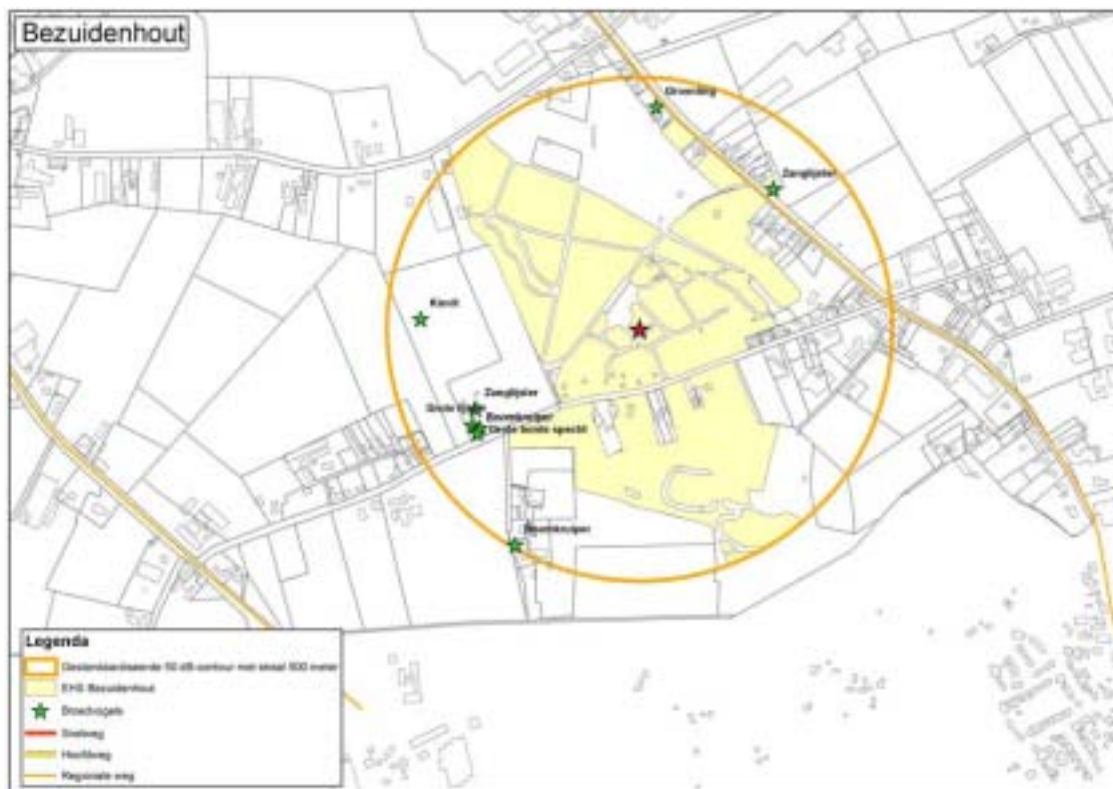
-  Gemeentegrens Landerd
-  Ecologische hoofdstructuur
-  Groenblauwe mantel
-  Stiltegebieden
-  Woningen (o.b.v. BAG-lijsten)
-  Buffer om woningen / 50 dB(A) contour -> +/- 500 meter
-  Snelweg
-  Hoofdweg
-  Regionale weg



Legenda

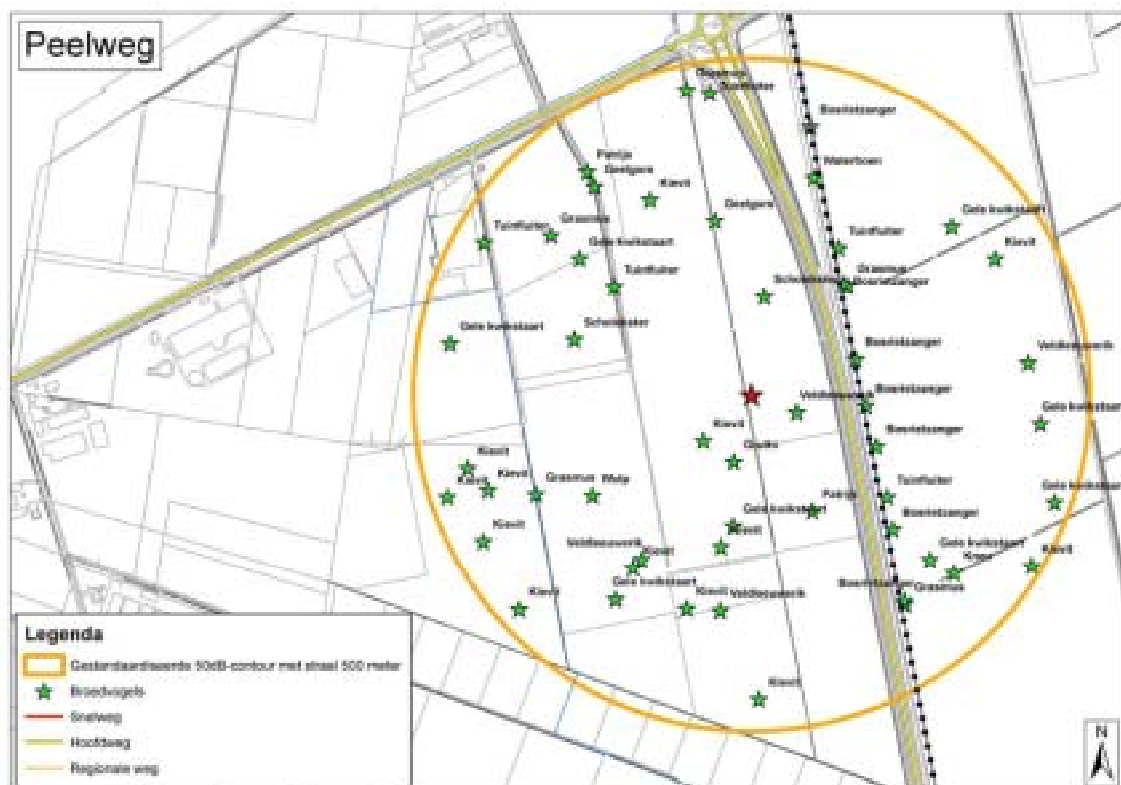
-  Gemeentegrens Uden
-  Ecologische hoofdstructuur
-  Groenblauwe mantel
-  Stiltegebieden
-  Woningen (o.b.v. BAG-lijsten)
-  Buffer om woningen / 50 dB(A) contour -> +/- 500 meter
-  Snelweg
-  Regionale weg
-  Hoofdweg

Bijlage 5: Locaties te saneren motorcrossterreinen





Bijlage 6: Vogelsoorten voorkeurslocatie



SEPARATE BIJLAGEN

- 1. Notitie, Concept-resultaat van de inventarisatie Knelpunten motorcrossterreinen, Provincie Noord-Brabant, Directie Ruimtelijke Ontwikkeling & Handhaving, 7 december 2011**
- 2. Principe-uitspraak vestiging motorcrossterrein De Peel, Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant, juni 2006**
- 3. Projectvoorstel Regionaal Motorcrossterrein in de gemeente Landerd, gemeente Landerd, 26 juni 2009**
- 4. Convenant Geluidsreductie motoren, 2 mei 2010**
- 5. Luchtkwaliteit rapport, Regionaal Motorcrossterrein Landerd, Milieuscoop, 15 juni 2009**
- 6. Berekening regionaal motorcrossterrein De Peel, Milieuscoop, 21 mei 2012**
- 7. Berekening geluidcontouren Volkelseweg, Peelweg, 31 mei 2012**
- 8. Notitie Ruimtebeslag**
- 9. Landschappelijke inpassing, BRO, 9 oktober 2008**

