

BIJLAGE 2

REGIONAAL ALTERNATIEVENONDERZOEK

Regionaal alternatievenonderzoek Circuit De Peel

Bijlage 2 bij Aanvulling MER Circuit De Peel

Gemeente Venray en Provincie Limburg

8 juli 2010

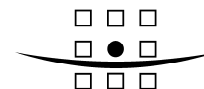
Definitief Rapport

9S2272.A0

Gemeente Venray 

provincie limburg




ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 42 84 Telefoon

+31 (0)24 3239346 Fax

info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Regionaal alternatievenonderzoek Circuit De Peel
	Bijlage 2 bij Aanvulling MER Circuit De Peel
Verkorte documenttitel	Bijl 2 Regionaal Alternatievenonderzoek
Status	Definitief Rapport
Datum	8 juli 2010
Projectnaam	Regionaal alternatievenonderzoek Circuit De Peel
Projectnummer	9S2272.A0
Opdrachtgever	Gemeente Venray en Provincie Limburg
Referentie	9S2272.A0/R001/500993/Nijm

Auteur(s)	ir. drs. B.A.H.V. (Bart) Brorens J.J.H. (Jurryt) Jannink BSc ir. I.G.W.M. (Ingrid) Kuppen ing. F.J.M. (Frank) van Hout ir. R. (Rebecca) Planteijdt ing. H. (Heike) Hollink
Collegiale toets	mr. T. (Ton) Brouwer ir. H. (Hans) Büchi
Datum/paraaf	8 juli 2010
Vrijgegeven door	ir. M.C.J. (Mariska) Ruiter
Datum/paraaf	8 juli 2010

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Onderzoeksopzet	4
1.3	Leeswijzer	4
2	HISTORISCH PERSPECTIEF	5
2.1	Aanleg en uitbreiding Voormalig Circuit de Peel	5
2.2	Planologische gang van zaken voormalig Circuit de Peel	7
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT	9
3.1	Voorgenomen activiteit op hoofdlijnen	9
3.2	Activiteiten in detail	10
3.3	Verenigingen	11
3.4	De ruimtelijke inrichting van het racecircuit	11
3.5	Verkeer en vervoer	13
4	AFBAKENING EN METHODIEK OP HOOFDLIJNEN	15
4.1	Onderzoeksmethodiek algemeen	15
4.2	Uitgangspunten bij het onderzoek	15
4.3	Afbakening van het onderzoek: omvang van de regio	16
4.4	Belangrijkste effecten van voorgenomen activiteit	19
4.5	Selectie en ranking van potentieel geschikte locaties binnen het afgebakende zoekgebied	23
5	GROVE ZEEF	27
5.1	Inleiding	27
5.2	Uitsluitende criteria	27
5.3	Presentatie van de resultaten	28
5.4	Natuur	29
5.4.1	Natuurbeschermingswet	29
5.4.2	Ecologische Hoofdstructuur (EHS)	30
5.4.3	Stiltegebieden	31
5.5	Water	32
5.5.1	Grondwaterbeschermingsgebieden en waterwingebieden	32
5.5.2	SEF Beek en AEF Beek	33
5.5.3	Oppervlaktewater	34
5.6	Landschap en cultuurhistorie	34
5.6.1	Cultuurlandschappen met cultuurhistorische betekenis	34
5.6.2	Beekdalen en laagtes buiten het Maasdal	35
5.6.3	Archeologische monumenten	36
5.6.4	Nederzettingvormen	36
5.7	Optelsom van uitsluitende criteria	37
5.8	Aantal adressen binnen 650 m	37
5.9	Potentiële locaties	38

6	MIDDENZEEF	39
6.1	Inleiding	39
6.2	Zoekgebieden	39
6.3	Criteria en beoordeling	43
6.3.1	Criteria	43
6.4	Resultaat beoordeling zoekgebieden	44
6.5	Hinder omwonenden	46
6.5.1	Criteria	46
6.5.2	Kaart 1A en 1B	47
6.5.3	Uitkomsten beoordeling	47
6.6	Effecten grootschalige recreatievoorzieningen	49
6.6.1	Criteria	49
6.6.2	Kaart 2	49
6.6.3	Uitkomsten beoordeling	49
6.7	Effecten op natuur	50
6.7.1	Criteria	51
6.7.2	Kaarten 3A en 3B	51
6.7.3	Uitkomsten beoordeling	52
6.8	Schaarste van beschikbare ruimte	52
6.8.1	Criteria	53
6.8.2	Kaart 4	53
6.9	Bereikbaarheid	54
6.9.1	Criteria	54
6.9.2	Kaart 5	54
6.9.3	Uitkomsten beoordeling	55
6.10	Overig (bijzondere situaties)	55
6.10.1	Criteria	55
6.10.2	Kaart	55
6.10.3	Uitkomsten beoordeling	56
6.11	Eindbeoordeling middenzeef	57
7	FIJNE ZEEF	59
7.1	Inleiding	59
7.1.1	Methodiek	59
7.2	Criteria	59
7.3	Zoekgebied Bakelsedijk-Zuid (7)	61
7.3.1	Locatiekeuze	62
7.4	Zoekgebied Evertsoord (22)	62
7.4.1	Locatiekeuze	63
7.5	Zoekgebied Greenport (23)	63
7.5.1	Locatiekeuze Greenport-Noord (23A)	65
7.5.2	Locatiekeuze Greenport-Zuid (23B)	66
7.6	Beoordeling	67

8	AFWEGING EN CONCLUSIES	69
8.1	Afbakening zoekgebied	69
8.2	Resultaten van het onderzoek: potentieel geschikte locaties	69
8.3	Integrale beoordeling van de locaties	69
8.4	Ranking, risico's en afweging	73
8.5	Dilemma's en conclusies	74
9	REFERENTIELIJST	75

BIJLAGEN

1. Gebiedsafbakening
2. Geluid
3. Natuur
4. Landschap en archeologie
5. Externe veiligheid
6. Luchtkwaliteit en stikstofdepositie

KAARTENBIJLAGEN

Kaarten Grove zeef
Kaarten Middenzeef
Kaarten Fijne zeef

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Voormalig Circuit de Peel

In de gemeente Venray is aan de Middelpelweg (Bakelsedijk) ter hoogte van Vliegveld de Peel sedert enige decennia gelegen het sinds 2008 op gezag van VROM gesloten 'Circuit de Peel'. Het circuit is omgeven door een groot bosgebied, het militair vliegveld De Peel en een landbouwgebied.

Maatschappelijk belang: centrum voor lawaaisport

Het circuit is historisch gegroeid op de huidige locatie. Daarbij speelde het streven van zowel gemeente als provincie om lawaaisporten op één locatie te concentreren een belangrijke rol. Door concentratie van geluid kan de totale overlast op de omgeving beperkt worden. Ook wordt de overlast door wildcrossen in de verschillende bosgebieden teruggedrongen. Het circuit dient hiermee een bepaald maatschappelijk belang.

Lawaaisport: accent op autosport

Karakteristiek voor het circuit is dan ook, in tegenstelling tot de meeste andere terreinen in de regio, dat het circuit in de loop der jaren veel verschillende lawaaisporten is gaan herbergen. Het betreft dan ook nadrukkelijk niet alleen een motorcrossterrein, zoals het circuit in veel ook officiële stukken¹ wordt aangeduid. Naast motorcross betreft het juist ook de in deze regio van oudsher zeer populaire stockcarraces (autospeedway), outdoor-karting, ministockcar racen, trainingen voor nooddiensten en verkeerslessen, incentive dagen (activiteiten voor bedrijven) en activiteiten voor gehandicapten.

Problematiek in het kort: legalisatie

Alhoewel er in het verleden door de gemeente diverse besluiten zijn genomen aangaande aanleg van het circuit en activiteiten op het circuit, is het nooit gekomen tot een door de provincie goedgekeurd bestemmingsplan. Wel hebben de betreffende percelen inmiddels de status EHS (Ecologische hoofdstructuur) gekregen, hetgeen het alsnog positief bestemmen van het circuit in de weg staat.

Inhoudelijk zijn er argumenten voor en tegen het behoud van het circuit op de huidige locatie aan te dragen. Voorstanders wijzen op het feit dat de afgelegen ligging betekent dat weinig mensen er last van hebben (hierbij gaat het met name om geluid). Tegenstanders wijzen op de ligging naast een natuurgebied met negatieve gevolgen op ecologie en rust.

Legalisatie van de meestal historisch gegroeide en gedoogde circuitterreinen blijkt in heel Nederland in de praktijk buitengewoon lastig. Veel terreinen zijn dan ook in de loop der tijd gesloten. Interessant is ook dat voor de internationale circuits Zandvoort en Assen inmiddels speciale wetgeving wordt gemaakt². Dit illustreert dat binnen de gewone regelgeving circuits niet eenvoudig zijn te legaliseren.

¹ Zie o.a. de uitspraak van de Raad van State van 21 juli 2009, nr. 200801853/1 (bestemmingsplan Circuit de Peel).

² Wijziging van de Wet geluidhinder (verduidelijking 12 dagenregeling met betrekking tot internationale racecircuits) (Kamerstukken 31 998)

Alternatievenonderzoek 2006: alternatieven in de gemeente Venray

In februari 2006 heeft de gemeente Venray het adviesbureau Royal Haskoning gevraagd een alternatievenonderzoek uit te voeren naar een alternatieve locatie voor het circuit binnen de gemeente Venray. In dit alternatievenonderzoek heeft Royal Haskoning drie mogelijke locaties naar voren gebracht. In de vergadering van 10 mei 2006 heeft de gemeenteraad besloten dat zij ruimte wil bieden aan een circuit binnen de gemeentegrenzen van Venray.

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

MER, bestemmingsplan en milieuvergunning (2007 / 2008)

Voor deze locatie zijn daarop een Milieueffectrapportage opgesteld (MER), een bestemmingsplan en een provinciale milieuvergunning. MER en bestemmingsplan zijn vastgesteld bij raadsbesluit d.d. 30 oktober 2007 en de milieuvergunning bij besluit van GS op 5 juni 2008.

Uitspraken Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (21 juli 2009,nrs 200801853/1 en 200805618/1)

Er worden tegen het bestemmingsplan twee beroepschriften ingediend. Het beroepschrift van de Dorpsraad Merselo wordt later weer ingetrokken, nadat bleek dat de steun in het op ca. 3700 m. van het circuit gelegen kerkdorp voor dit bezwaar te klein was. Het beroepschrift dat werd ingediend door de Milieufederatie Limburg en andere appellanten, werd wel doorgezet. De Afdeling acht aannemelijk dat in de gemeente Venray behoefte bestaat aan een motorcrossterrein maar is van oordeel dat de keuze voor de in het MER van 2007 beschreven alternatieven onvoldoende is onderbouwd. Onder verwijzing naar de wetsgeschiedenis van artikel 7.10 Wet milieubeheer concludeert de Afdeling dat niet valt uit te sluiten dat ook alternatieven in beschouwing moeten worden genomen die verder reiken dan de taak en doelstelling van één overheidsinstantie. Er zijn volgens de Afdeling meerdere redenen waarom de gemeentegrenzen van Venray in dit specifieke geval niet als criterium kon dienen voor het afbakenen van het alternatievenonderzoek. Zo is er noch een wettelijke bepaling noch beleid waaruit kon worden afgeleid dat het realiseren van een motorcrossterrein een taak van de gemeente Venray is. Uit het MER blijkt dat het terrein een regionale functie vervult. Verder bleek niet uit een opdrachtbrief van de provincie Limburg aan de gemeente dat het alternatievenonderzoek beperkt moest blijven tot locaties binnen de gemeente Venray. Ook deed het feit dat eerder locatieonderzoek in opdracht van de provincie (Grontmij, 1995) heeft plaatsgevonden buiten de gemeentegrenzen niet af aan het oordeel dat het locatieonderzoek van 2007 te beperkt is uitgevoerd. Dat de locaties in andere gemeenten uit de vorige locatieonderzoeken niet meer zijn betrokken in het locatieonderzoek was niet gebaseerd op definitieve rapporten of bestuurlijke besluiten, maar op persberichten, een ongetekende en ongedateerde brief van burgemeester en wethouders en een verslag van een bestuurlijk overleg.

De Afdeling komt tot het eindoordeel dat niet is voldaan aan het motiveringsvereiste in artikel 7.10, eerste lid, onder b en 2, Wet milieubeheer.³

Deze conclusie gaf de Afdeling aanleiding om het goedkeuringsbesluit van het bestemmingsplan te vernietigen.

Uit de originele brieven is inmiddels duidelijk geworden (zie bijlage 7) dat de gemeentebesturen inderdaad alle geweigerd hebben medewerking te verlenen. Ook is het initiatief in Horst-aan-de-Maas voor een motorcross circuit inmiddels van de baan. Ook als dat niet zo was geweest, dan nog had aanhaken bij deze ontwikkeling weinig zin gehad. Zoals toegelicht betreft Circuit de Peel veel meer dan alleen motorcross, het zijn twee niet vergelijkbare initiatieven. De locatie van dit initiatief was dan ook volstrekt ontoereikend voor wat betreft de geluidsruimte.

Ook de milieuvergunning werd op 21 juli 2009 vernietigd.⁴ Dit omdat in het akoestische rapport dat is gehanteerd bij de beoordeling van de geluidbelasting vanwege de inrichting, niet is uitgegaan van een worst case situatie. Om de berekende waarden te kunnen halen, zullen akoestische maatregelen aan de wagens moeten worden getroffen. Met de vergunning wordt niet bewerkstelligd dat op het circuit enkel racewagens mogen rijden waarmee aan de berekende waarden kan worden voldaan. Ook maakt de aanvraag, voor zover van belang, geen deel uit van de vergunning. Gelet op het bovenstaande kon Gedeputeerde Staten er niet van uitgaan dat te allen tijde aan de gestelde geluidgrenswaarden kon worden voldaan. Bijgevolg is niet zeker of de zonegrenswaarde in acht wordt genomen. Daarmee was voor de Afdeling voldoende aanleiding om de milieuvergunning te vernietigen.

Gevolg van de uitspraak: regionaal alternatievenonderzoek

Het gevolg van deze uitspraken is dat de procedures van bestemmingsplan en milieuvergunning opnieuw moeten worden doorlopen. Voor het bestemmingsplan is een nieuw alternatievenonderzoek nodig, waarbij – gelet op de eerdergenoemde conclusie van de Afdeling – ook gekeken moet worden naar locaties buiten de gemeente Venray. Het resultaat is vastgelegd in voorliggende rapportage.

Begeleiding van het onderzoek: convenant tussen partijen

Een ander gevolg van de uitspraken van de Afdeling was dat de gemeente, de initiatiefnemer en de Milieufederatie Limburg, in november 2009 een convenant hebben gesloten, waarin ze onder andere hebben afgesproken dat de Milieufederatie naast de andere partijen (onder meer provincie Limburg) deelnam in de werkgroep die het voorliggende onderzoek begeleid heeft.

³ Dit leidde onder andere tot een artikel van mr.drs. M.A. Poortinga, Grenzeloos alternatievenonderzoek in milieueffectrapportage, JM, oktober 2009, afl. 9, waarin werd gesteld dat deze door de Afdeling ingeslagen weg een breuk zou betekenen met de reeds lange tijd bestaande m.e.r.-praktijk waarbij het alternatievenonderzoek voor een bestemmingsplan beperkt werd tot het grondgebied van de betreffende gemeente.

⁴ ABRvS 21 juli 2009, 200805618/1/M1

1.2 Onderzoekopzet

We vatten de onderzoeksdoelstelling en -opzet als volgt samen:

Doelstelling

1. Een objectief onderzoek naar mogelijke locaties voor Circuit de Peel in de regio Noord-Limburg.
2. De juridische onderbouwing van deze regionale afbakening.

Afbakening

Type activiteiten: de activiteitenmatrix en benodigde voorzieningen/oppervlakte zoals gehanteerd in het bestemmingsplan / de milieuvergunning(aanvraag) "Circuit de Peel" (2007, zie ook hoofdstuk 4). Regionale afbakening: de te onderzoeken regio dient juridisch onderbouwd te worden.

Methode

De methode sluit grotendeels aan op de methode die eerder is gehanteerd in het Alternatievenonderzoek Circuit de Peel (Royal Haskoning, 2006). Dit betekent een grove zeef met GIS⁵ voor het gehele gebied, en een fijne zeef op basis van een beoordeling die leidt tot een set geschikte alternatieven. Om praktische redenen, bijvoorbeeld vanwege de omvang van het te bestuderen gebied en de beschikbaarheid van gegevens, wordt gemotiveerd op onderdelen afgeweken van deze methode. Zo is een middenzeef geïntroduceerd om beter om te gaan met het enorme zoekgebied. Verder wordt rekening gehouden met nieuwe wet- en regelgeving en beleid, eigendomsverhoudingen, financieel-economische aspecten, de bestaande juridische structuren die op die locaties betrekking hebben en een grove risicobeoordeling.

De methode wordt verder beschreven in hoofdstuk 4 en in meer detail in de hoofdstukken 5 t/m 7.

1.3 Leeswijzer

De rapportage is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: De historie van het Circuit de Peel
- Hoofdstuk 3: Een beschrijving van de voorgenomen activiteit
- Hoofdstuk 4: Een toelichting bij de gevolgde methodiek op hoofdlijnen
- Hoofdstuk 5: Selectie van locaties op basis van de 'groeve zeef'
- Hoofdstuk 6: Beoordeling van mogelijke locaties in de 'middenzeef'
- Hoofdstuk 7: Nader onderzoek van mogelijke locaties in de 'fijne zeef'
- Hoofdstuk 8: Conclusies
- Literatuurlijst

In de bijlagen wordt in detail ingegaan op achtereenvolgens: de regionale afbakening, geluid, landschap en archeologie, natuur, externe veiligheid en luchtkwaliteit. De kaartenbijlage toont de kaarten voor achtereenvolgens de grove zeef, de middenzeef en de fijne zeef.

⁵ GIS: geografisch informatiesysteem, eenvoudig gezegd een systeem van digitale kaarten waarmee informatie grootschalig verwerkt en gepresenteerd kan worden.

2 HISTORISCH PERSPECTIEF

Om de ligging van het inmiddels gesloten Circuit de Peel te verklaren, wordt de ontwikkeling van het circuit hieronder nader toegelicht. Deze ontwikkeling is in twee delen beschreven. De aanleg van het circuit en latere aanpassingen zijn beschreven in de paragraaf *Aanleg en uitbreiding voormalig Circuit de Peel*. De planologisch-juridische historie staat in de paragraaf *Planologische gang van zaken*.

2.1 Aanleg en uitbreiding Voormalig Circuit de Peel

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



Figuur 2.1 Indeling van het inmiddels gesloten Circuit de Peel

De letters die afgebeeld staan op figuur 2.1 corresponderen met de volgende activiteiten op het terrein:

- A: Autospeedway en kartbaan
- B: Ministock car racing
- C: Motorcrossterrein
- D: Parkeren bij evenementen⁶
- E: Rennerskwartier
- F: Parkeerplaats trainingen

⁶ De op de foto zichtbare sporen op het huidige parkeerterrein bij evenementen, zijn restanten van het vroegere gebruik als autocrossterrein. Dit gedeelte is in de huidige situatie niet meer als zodanig in gebruik.

Ontstaan

Het voormalige Circuit de Peel, aan de Bakelsedijk in Venray, was sinds 1977 als motorcross-oefenterrein in gebruik. In dat jaar besloot ook de gemeenteraad van Venray een krediet beschikbaar te stellen voor de inrichting van het terrein, deels op de voormalige stortplaats. Een van de redenen daarvoor was de bestaande overlast door wildcrossers⁷. Voor MCV St. Janslust en MCC Venray, beide opgericht in de jaren zestig, werd dat toen het vaste crossterrein. De gronden waren eigendom van de gemeente en werden verhuurd aan Motor Sport Stichting De Peel, in de volksmond MSS genoemd. Het crossterrein lag direct naast militaire vliegbasis De Peel en het Ministerie van Defensie was ook pachter van de gronden voor het crossterrein⁸. Het terrein was volgens MSS 3,8 hectare groot, de notitie MER-beoordeling Circuit de Peel⁹ sprak van 5,65 hectare. In 1983 kreeg MSS toestemming van de gemeente om 1,5 hectare van het terrein op te hogen met schoon puin en uitgebroken wegfundering¹⁰. In dat jaar verzocht de gemeente aan Defensie om het terrein te mogen uitbreiden. In 1987 sloot de gemeente een huurovereenkomst met MSS. Deze stichting werd verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het circuit¹¹.

Aanleg van asfaltbanen

Tot 1990 was er steeds alleen maar sprake van motorcrossactiviteiten op het terrein. In 1990 geeft de gemeente toestemming aan MSS voor de aanleg van een asfaltbaan op het crossterrein¹². Ze stelt onder meer als voorwaarde dat MSS meewerkt aan de concentratie van meerdere motorsportvormen op het circuit. Overlast op andere locaties kan daardoor afnemen. Ook wordt genoemd dat het circuit moet voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder, die zijn vastgelegd in de gebruiksvergunning¹³. Het terrein wordt vervolgens met 2 ha uitgebreid aan de zuidkant en voorzien van twee asfaltbanen. Het terrein wordt daarmee 7,7 hectare groot. De grote ovale baan was bedoeld voor verschillende soorten autoracen, een veel kleinere baan bood plaats aan het racen met mini stockcars. MSS financierde de aanleg van de banen en sloot overeenkomsten met autocrossclub (ACC) "het Veule" en Model Stockcar Racing Club "De Peeldrivers". Nieuwe gebruikers van het circuit waren de beoefenaars van autospeedway en karting.

Verankering

Eind jaren tachtig heeft het Gewest Noord-Limburg geprobeerd het circuit een regionale bestemming te geven. De gemeente Venray heeft daar toen niet mee ingestemd omdat het ministerie van Defensie dat niet wilde. Toch vervulde Circuit de Peel sindsdien duidelijk een regionale functie. Dat komt doordat er in Noord- en Midden-Limburg op dat moment geen enkel alternatief voorhanden was (en tot op heden is).

⁷ brief MSS aan B&W Venray, 18-9-2001 en brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

⁸ brief MSS aan B&W Venray, 18-9-2001

⁹ Omnio, mei 2004

¹⁰ brief B&W Venray aan MSS, 02-03-1983

¹¹ website gemeente Venray maart 2006

¹² brief B&W Venray aan MSS 15-02-1990

¹³ brief B&W Venray aan MSS 15-02-1990

In 1995 besluit het college in Venray om een langjarig huur- en gebruikscontract met MSS op te stellen, steeds voor een periode van vijf jaar. De jaarlijkse huurprijs bedraagt fl. 6.775,-¹⁴. Twee jaar later, in 1997, worden organisatorische afspraken tussen ACC “het Veulen” en MSS De Peel over gebruik van het circuit schriftelijk vastgelegd.

Na de uitbreiding in 1990 verschoof de benutting van het circuit van hoofdzakelijk motorcross naar evenementen op het gebied van autospeedway en stockcar racen. De sluiting van het circuit in Baarlo in 1998 versterkte deze ontwikkeling¹⁵.

2.2 Planologische gang van zaken voormalig Circuit de Peel

Oorspronkelijke bestemming

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

Handhaving en gedoogbesluit

Op 8 mei 2002 nam Gemeente Venray het besluit om Circuit de Peel te gedogen voor in elk geval het jaar 2002¹⁶. Aanleiding was het verzoek van de inspecteur van het ministerie van VROM (in 2001) aan provincie en gemeente om handhavend op te treden. Het gebruik van Circuit de Peel was, aldus VROM, strijdig met de milieuwetgeving, de Woningwet en de voorschriften van Wet op de Ruimtelijke Ordening. De inspecteur wees er onder andere op dat het terrein is gelegen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het ontwikkelen van de EHS is een beleidslijn uit het Natuurbeleidsplan van 1990, die later in 1993 in het Structuurschema Groene Ruimte werd uitgewerkt.

Als reactie op het Haagse verzoek stelde Gedeputeerde State van Limburg op 18 december 2001 een handhavingsbesluit op. Essentie van het besluit was dat dwangsommen worden opgelegd aan MSS als het circuit na 31 december 2002 langer dan 8 uur per week zou worden opengesteld. De gemeente gaf in haar tijdelijk gedoogbesluit in mei 2002 aan dat bij de uitbreiding van 1990 steeds de voorwaarde was gesteld dat geen zogenaamde ‘A-inrichting’ zou mogen ontstaan, met als rechtsreeks gevolg een maximum wekelijkse openstelling van 8 uur. Een uitzondering gold voor drie weekeinden per kalenderjaar.

¹⁴ B&W adviesformulier en Besluitenlijst Gemeente Venray 07-03-1995

¹⁵ brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

¹⁶ brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

De belangrijkste voorwaarden in het gedoogbesluit van 2002 waren:

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

Zoektocht naar alternatieven

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

De alternatieven kwamen naar voren in een onderzoek uit 2003. Dat was gericht op het vinden van alternatieven in de regio Noord- en Midden-Limburg. Een top 3 van locaties met potentie werd gedestilleerd uit twee rapporten: de locatievergelijking voor motorcross van Grontmij uit 1995 en een interne provinciale vergelijking van locaties voor lawaaisporten uit 2003. De top 3 bestond uit locaties in Venray, Horst a/d Maas en Venlo. Hieronder worden deze afzonderlijk toegelicht:

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

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

3.1 Voorgenomen activiteit op hoofdlijnen

Centrum voor lawaaisport

De voorgenomen activiteit betreft de vestiging van een 'centrum voor lawaaisport' voor Noord-Limburg, dit ter vervanging van het voormalige Circuit de Peel, dat deze rol reeds vervulde. Dit centrum biedt onderdak aan de volgende sporten en activiteiten:

Autosport op asfaltcircuit

- Autoraces: stockcars, speedway e.d.
- Karten

Motorsport op zandcircuit

- Motorcross

Maatschappelijke activiteiten

- Trainingen nooddiensten
- Verkeersopleidingen
- Activiteiten voor gehandicapten

Overig

- Testen van motorvoertuigen
- Incentive dagen (activiteiten voor bedrijven)
- Radiografisch bestuurbare modelbouwauto's (Ministockcar)

Ontwerp en ruimte

Het ruimtebeslag benodigd voor het lawaaisportcentrum is circa 200 bij 450 meter. Daarnaast is er parkeerruimte nodig voor bezoekersparkeren bij evenementen (ca. 12.5 ha). Het circuit wordt omgeven door geluidwerende voorzieningen (geluidswal + scherm).

Aansluiting bij eerder onderzoek

In dit onderzoek is er van uitgegaan dat een nieuw circuit (exact) wordt vormgegeven, gebruikt en beheerd zoals voorzien was bij de plannen van 2007 / 2008. Van dit ontwerp is veel bekend, zoals het activiteitschema (zie verder), de daarbijbehorende geluidsemissie, de genomen mitigerende maatregelen (geluidswal en dempers). Deze waarden zijn dan ook overgenomen uit het MER, bestemmingplan en de aanvraag voor de milieuvergunning Circuit de Peel (zie referentielijst).

3.2 Activiteiten in detail

In tabel 3.1 staan de activiteiten¹⁷ nader gespecificeerd.

Tabel 3.1 Tijdsduur activiteiten zowel voor de huidige situatie als bij uitvoering van het voornemen

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

Aantal bezoekers

In totaal zijn er per jaar 24 wedstrijddagen voor de verschillende racevormen. Tabel 3.2 geeft een overzicht van het aantal bezoekers tijdens deze dagen. Het circuit biedt maximaal ruimte voor 10.000 bezoekers. Tijdens trainingdagen zijn er gemiddeld 50 personen op het circuit.

Tabel 3.2 Bezoekers en benodigde parkeerruimte bij evenementen

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

¹⁷ Opmerking: de initiatiefnemer van het circuit heeft aangegeven de activiteiten voor wat betreft door de weekse dagen in verband met het voorkomen van hinder drastisch te willen inperken. Dat zal geregeld moeten worden in de nieuwe milieuvergunning. Voor dit onderzoek heeft het geen gevolgen, maatgevend in het onderzoek zijn namelijk (zie ook hoofdstuk 4) de geluidscontouren op wedstrijddagen).

3.3 Verenigingen

Motor Sport Stichting de Peel (MSS)

MSS verleent onderdak aan vier regionale verenigingen, te weten:

1. Kartclub KCPK
2. SMC Venray
3. Motor Cross Club Venray
4. Vereniging Stockcarracing De Peeldrivers

De gezamenlijke verenigingen hebben in totaal ongeveer 600 leden. MSS heeft zelf geen leden maar draagt zorg voor de verhuur en het onderhoud van het circuit. De grond van het circuit is eigendom van de gemeente. MSS heeft een huurovereenkomst met de gemeente (Besluit van B&W, 1995) en betaalt sinds 1995 de huurprijs die bij dit besluit is vastgesteld. De overeenkomst is gesloten op voorwaarde dat MSS ruimte biedt aan andere lawaaisporten om op die manier lawaaisporten te concentreren.

3.4 De ruimtelijke inrichting van het racecircuit

De inrichting van het circuit is weergegeven in figuur 3.1. In onderstaande beschrijving is onderscheid gemaakt in bouwwerken, de ligging van de verschillende banen, de ontsluiting en de parkeervoorzieningen voor deelnemers en bezoekers. Het hart van het circuit wordt gevormd door een ovale arena die voor driekwart is afgeschermd met een hoge aarden geluidswal met daarop nog een geluidsscherm. Een deel van deze wal is tevens voor het publiek toegankelijk (staanplaatsen). Aan de oostzijde waar de wal is onderbroken, staat een zittribune van 12 m hoog.



Figuur 3.1 De inrichting van het racecircuit. Zichtbaar zijn de grote oval, daarin in de rechterhelft de kleine oval met daarin en omheen de kartbaan, en in de linker helft binnen de grote oval de layout van de motor-crossbaan. De geluidswal is groengekleurd, de gebouwen rood.

Geluidswerende voorzieningen

De geluidafscherming van het circuit is dezelfde als gehanteerd is bij het Meest Milieuvriendelijk van de Milieueffectrapportage uit 2007. Het bestaat uit een aarden wal met daarop een overhellend scherm. Door het overhellen van het scherm wordt de effectiviteit van de afscherming groter terwijl de hoogte ervan afneemt (en het effect op de omgeving dus geringer wordt). Het scherm ligt volledig rondom het circuit en is aan de binnenkant bekleed met geluidabsorberend materiaal. Uit berekeningen blijkt dat een optimale afscherming wordt bereikt bij een hoogte van 12,6 meter en een oversteek van zeven meter onder een hoek van 30°.

Dezelfde hoek die ook gebruikt wordt voor de aanleg van de geluidswal van 8,5 meter hoog. Kostentechnisch is er sprake van een grote investering.

Bouwwerken

In het plangebied komen meerdere bouwwerken te staan (zie tabel 3.3). Hiervan zorgen de tribunes voor het grootste ruimtebeslag: 20 m breed, 120 m lang en 12 m hoog. De maten van de verschillende bouwwerken zijn in onderstaande tabel weergegeven.

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

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

Tabel 3.3 **Bouwwerken en verhard oppervlak (schatting)**

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

De ligging van de verschillende banen

Alle banen liggen binnen de beoogde geluidwal/scherm. Aan de buitenkant van het binnenterrein ligt een geasfalteerde ringbaan van 836m lang (halve mijl) en 15 m breed. Dit circuit wordt op meerdere momenten gebruikt, onder meer voor autoraces, het testen van auto's en tijdens incentive dagen. Binnen deze ringbaan liggen drie andere circuits: een kleinere ovale baan voor stockcars, een deels hiermee samenvallend bochtiger circuit voor karts en een zandcircuit voor crossmotoren (zie figuur 3.1).

Het stockcircuit in het zuidelijke deel van het binnenterrein is 412 m lang en 12 m breed. De kartbaan is deels dezelfde baan als die voor de stockcars, echter met een aantal extra lussen en is 790 m lang en ook 12 m breed. Op de noordelijke helft van het binnenterrein ligt het motorcrosscircuit. Dit is een zandbaan met meerdere hellingen. Op het hoogste punt ligt de crossbaan 3 meter boven maaiveld. Dit circuit heeft een lengte van ongeveer 670 meter en is ongeveer 8 meter breed. Voor de aanleg ervan wordt geen zand aangevoerd. De benodigde grond voor het motorcrosscircuit komt vrij bij de andere grondwerkzaamheden op het circuit.

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

Parkeervoorzieningen

Er is behoefte aan twee soorten parkeervoorziening. De zogenaamde *paddock* wordt gebruikt tijdens de trainingsuren en door het personeel. Op nabijgelegen terreinen (bv. graslanden) dient geparkeerd te worden door de bezoekers op grote wedstrijddagen en tijdens evenementen.

3.5 Verkeer en vervoer

Het aantal verkeersbewegingen van en naar het circuitterrein is beperkt. Alleen tijdens de wedstrijddagen van de stockcarraces (autospeedway, 9x per jaar) en tijdens evenementen (3x per jaar) kan dit flink toenemen door de komst van bezoekers. Het circuit biedt maximaal ruimte aan 10.000 bezoekers. Uitgaande van gemiddeld 2 personen per auto komt dit neer op een aantal van 5.000 auto's en dus maximaal 10.000 verkeersbewegingen op een wedstrijddag voor stockcars of bij een evenement. De wedstrijddagen van de overige sportvormen trekken veel minder bezoekers met maximaal 1.000 voertuigbewegingen (zie tabel 3.1).

4 AFBAKENING EN METHODIEK OP HOOFDLIJNEN

4.1 Onderzoeksmethodiek algemeen

In dit hoofdstuk wordt de gehanteerde onderzoeksmethodiek op hoofdlijnen beschreven. Het betreft achtereenvolgens:

- *uitgangspunten bij het onderzoek* betreffende de aard en aanpak van het alternatievenonderzoek;
- *het zoekgebied, de regionale afbakening*: binnen welke regio moet redelijkerwijs gezocht worden naar locaties voor het circuit;
- *de effecten van de voorgenomen activiteit*: wat zijn de belangrijkste effecten en hoe wordt daarmee omgegaan in het onderzoek;
- *de selectie van geschikte locaties*: op welke wijze wordt binnen het zoekgebied gezocht naar geschikte locaties.

4.2 Uitgangspunten bij het onderzoek

Alvorens verder in dit hoofdstuk ingegaan wordt op de gehanteerde methodiek, stellen we een aantal basisuitgangspunten vast, die als leidraad dienen in het onderzoek.

1. Schaarste van ruimte: Los van het alternatief dat gevonden wordt, staat vast dat de ruimtedruk in de regio hoog is. Dat betekent dat het vrijwel onvermijdelijk is dat er bij alle alternatieven sprake zal zijn van effecten op de omgeving. Daar tegenover staat dat het initiatief voortkomt uit een maatschappelijke behoefte die ruimte vraagt en het verleden heeft aangetoond dat het niet voorzien in deze behoefte leidt tot een oncontroleerbare belasting van de omgeving door bijv. wildcrossers.
2. Verdeling van effecten over natuur, mens en landschap: De belangrijkste effecten van het circuit zijn geluid op mens en natuur (dier) en (waardering van het) landschap. De verdeling van effecten over deze drie verschilt per locatie. Per locatie wordt een oplossing gezocht waarbij effecten zo klein mogelijk zijn. De voormalige locatie (het historisch gegroeide Circuit de Peel) heeft met name effecten op natuur. Oplossingen op andere locaties zullen een andere verdeling laten zien. Uitgangspunt is dat de oplossingen niet tot een onevenredige afwenteling van effecten mogen leiden.
3. Mitigerende maatregelen: Door middel van maatregelen kunnen de effecten verminderd worden (zogenaamde mitigerende maatregelen), maar niet teruggebracht worden tot nul. Voor zover de maatregelen in redelijkheid kunnen worden toegepast, zullen deze maatregelen meegenomen worden bij de uit te werken oplossingen.
4. Geen onevenredige afwenteling op andere milieucompartimenten: Ofwel, het middel mag niet erger zijn dan de kwaal. Een voorbeeld is dat er, afhankelijk de omgeving, een bepaalde maximale hoogte is waarop geluidswallen landschappelijk nog inpasbaar zijn.
5. Realiseerbaarheid: een oplossing is uiteraard slechts een goede oplossing als deze realiseerbaar is. Dat betekent dat de oplossing juridisch en financieel haalbaar moet zijn. Dat laatste betekent een gerede kans op een positieve exploitatie.
6. Voormalige situatie als referentie voor kwaliteitsniveau: in aansluiting op de bovengenoemde uitgangspunten (geen onevenredige afwenteling) stellen we de voormalige locatie als 'maatstaf'. Gekozen alternatieven moeten even goed of beter zijn dan deze locatie.

4.3 Afbakening van het onderzoek: omvang van de regio

Verskillende activiteiten met gebondenheid aan de regio op één plek

Hét onderscheidende kenmerk van Circuit de Peel is de bundeling van verschillende sporten. Voor een buitenstaander lijken alle sporten misschien al snel hetzelfde, wie zich echter verdiept in de sporten ontdekt dat elke sport een eigen karakter kent, met eigen verenigingen, beoefenaars, fans, mate van professionaliteit, populariteit van wedstrijden en mate van regionale aantrekkingskracht op beoefenaars en publiek. Hierdoor voorziet het circuit in verschillende maatschappelijke behoeften op één locatie en is in die zin sprake van efficiënt ruimtegebruik. De afbakening van de regio, die samenhangt met deze 'regionaliteit' wordt gemotiveerd in deze paragraaf. We kijken daartoe naar de historische ontwikkeling van het circuit, de beoogde, mede door de provincie ondersteunde praktijk van het bundeling van activiteiten tot een centrum voor lawaaisport, de verschillen in 'regionaliteit' per sport.

Historie en behoefte

Auto- en motorsporten zijn in de regio Noord-Limburg al decennia lang stabiel aanwezig. Het gebied kent een vaste schare beoefenaars en aanhangers in dit gebied. De circuits waarop ze beoefend worden weerspiegelen de verschillende eisen die per sport gesteld worden:

Oval racing

Een zeer populair in Noord-Limburg is het zogenaamde oval racing, dat in internationaal verband (Engeland, België en Nederland, zie figuur 1 in bijlage 1) wordt uitgeoefend. Dit is een vorm van autosport die wordt uitgeoefend op een ovale asfaltbaan. In het verleden waren er 3 banen beschikbaar in Noord-Limburg. Eind jaren '90 is de baan te Baarlo gesloten (deze lag te dicht bij de bebouwde kom). Circuit de Peel is in 2008 gesloten. Er resteert nu slechts een klein circuit dat niet voldoet aan de eisen van de sportbond voor oval racing, de BRISCA. Het circuit is bovendien slechts enkele uren per week open en kent geen geluidwerende voorzieningen. Het nieuwe Circuit de Peel zal wel aan deze eisen voldoen, zodat deze vorm van sport in de regio beoefend kan blijven worden. Het oval racing vormt de basis van de opzet van Circuit de Peel vanwege de populariteit in de regio en omdat hiervoor momenteel in Nederland zeer weinig mogelijkheden zijn. De enige andere geschikte baan in Nederland ligt in Lelystad. In Ter Apel is een baan die eveneens niet voldoet aan de internationale standaard (het is een oude ijsbaan waar één maal per jaar wedstrijden verreden worden). De andere geasfalteerde circuits in Nederland en België, namelijk Zandvoort, Assen, Zolder en Spa-Francorchamps zijn geen ovale circuits en lenen zich dus niet voor oval-racing. In Duitsland wordt deze van oorsprong Angelsaksische sport vrijwel niet beoefend. De vereniging die verbonden is aan deze sport is SMC Autospeedway te Ysselstijn, gemeente Venray. De aanwezigheid van deze vereniging in Venray toont aan dat er een georganiseerde groep beoefenaars van deze tak van motorsport is in Noord-Limburg/Oost Brabant.

Outdoor-karten

Het outdoor-karten is eveneens al reeds lang een populaire sport in de regio. Ook dit blijkt uit de aanwezigheid van een vereniging die verbonden is aan het (gesloten) kartcircuit van Circuit de Peel, KCPK Kartvereniging is gevestigd te Leunen, in de gemeente Venray.

Outdoor-karting is door aard en omvang van de baan en voertuigen een andere sport dan indoor-karting. Bij outdoor carting wordt gebruik gemaakt van geasfalteerde circuits. Figuur 2 laat de verspreiding van de outdoor-kartbanen in de regio en wijdere omgeving zien. In de regio Noord-Limburg zijn geen andere outdoor-kartbanen. Het voormalige Circuit de Peel past logisch in het beeld van regionale spreiding van deze circuits, waarvan er een aantal in Noord-Brabant is gevestigd. Opgemerkt wordt dat het voortbestaan van het merendeel van deze outdoor kartbanen onzeker is door problemen met de vergunningverlening. Alleen het circuit in Veldhoven kent geen problemen met betrekking tot de vergunningverlening. Deze baan ligt echter buiten de regio. De onzekerheid omtrent de andere banen onderstreept de betekenis van een gelegaliseerd circuit in de Noord-Limburgse regio.

Motor-cross

In het verleden werd motor-cross (rijden op een zandondergrond) in de regio veelal verbonden met veel overlast door het crossen in de bos- en natuurgebieden. Om deze overlast tegen te gaan zijn in veel gemeenten cross-banen opgericht. De meeste van deze banen zijn echter inmiddels weer geheel gesloten (o.a. Venlo, Helden) omdat legalisatie ervan niet slaagde. Een baan in Lottum is gesloten voor trainingen, een baan in Wanssum verdwijnt voor woningbouw. Figuur 2 in bijlage 1 toont de regionale verspreiding van de nog openzijnde motor-cross banen. De banen in Horst en Ospel zijn echter alleen toegankelijk voor leden, die moeten wonen in de gemeente zelf. Momenteel is er wel een initiatief voor een nieuwe baan in Echt (Midden-Limburg). De praktijk wijst uit dat de meeste van deze initiatieven het niet halen door problemen met de vergunningverlening. Geconstateerd moet worden dat de mogelijkheden voor motorcrossers de afgelopen jaren steeds minder zijn geworden en door het sluiten van circuit De Peel in 2008 in Noord-Limburg verder zijn afgenomen. Wel is er sprake van een duidelijke, regionale behoefte: de bij het voormalig Circuit de Peel horende vereniging MCC Venray, recent samengegaan met de vereniging van Wanssum (eveneens gemeente Venray) wil gebruik gaan maken van het nieuwe Circuit de Peel zodra dat gerealiseerd is. Het is van belang om aan deze behoefte ruimte te bieden om te voorkomen dat oude knelpunten rondom motor-cross weer de kop op steken.

Maatschappelijke functies

Naast de lawaaisport heeft het voormalige Circuit de Peel altijd ruimte geboden voor het oefenen van hulpdiensten in de regio (brandweer, politie, ambulance). Het in de regio beschikbaar hebben van dergelijke oefenruimte is van evident belang.

Bundeling van activiteiten: Centrum voor lawaaisport voor Noord-Limburg

De bundeling van lawaaisporten op het voormalige Circuit de Peel is historisch gegroeid (zie voor de details paragraaf 2.1). Van een eenvoudige motor-cross baan, in 1977 met gemeentekrediet opgericht, was het circuit uitgegroeid tot een baan waar bovenstaande activiteiten gebundeld zijn. Hiermee werden positieve milieueffecten elders bereikt en de milieubelasting van alle activiteiten geconcentreerd op één locatie op een van de meest dun bevolkte plekken van Noord-Limburg.

In bovengenoemde context heeft Gedeputeerde Staten bij brief van 7 februari 2006 (ook genoemd in ABRvS 21 juli 2009, 200801853/1/R2) dan ook al het onderzoekskader bepaald.

Volgens Gedeputeerde Staten dient te worden gekeken naar mogelijkheden voor de aanleg van een circuit dat qua aard overeenkomt met het 'huidige' circuit (inmiddels niet meer in gebruik) aan de Bakelsedijk (Noord). Zoals al in paragraaf 3.1. van het onderhavige alternatievenonderzoek is aangegeven, is de nu voorgenomen activiteit (vestiging van een 'centrum voor lawaaisport' voor Noord-Limburg) ter vervanging van het voormalige Circuit de Peel, dat deze rol reeds vervulde.

Vanwege het terugdringen en voorkomen van overlast in gebieden van provinciaal belang onderschreef en onderschrijft de provincie Limburg daarom het belang van deze bundeling voor de goede ruimtelijke ordening in Noord-Limburg op basis van de eerdergenoemde regionale behoefte aan deze activiteiten in deze regio én op basis van de volgende argumenten:

- het voorkomen van geluidsoverlast, hinder en natuurschade door het tegengaan van wild-crossen op veel andere locaties in de regio (tegengaan van wildcrossen);
- legalisatie, waardoor het hanteren van voorschriften, controle en handhaving daarvan (beter) mogelijk wordt;
- het faciliteren van de professionalisering van de sporten, zodat ook geïnvesteerd kan worden in maatregelen en innovaties op het gebied van milieu: o.a.
 - schaalgrootte maakt grootschalig investeren in geluidsschermen mogelijk, evenals innovaties op dit gebied, zoals nieuwe materialen;
 - daling van geluidhinder door innovatief gebruik van dempers;
 - bodemverontreiniging terugdringen door de juiste technische maatregelen en procedures.
- verbeteren van de veiligheid en zorg bij ongevallen door verdere professionalisering;
- een positieve economische spin-off van een professionele inrichting;
- het kunnen bieden van ruimte aan lawaaisporten die onder druk staan door de ongunstige historische ligging van veel banen in het licht van het moderne ruimtelijk (natuur)beleid en het sluiten van ongunstig gelegen andere banen.

Regionale afbakening van het onderzoeksgebied

De regionale afbakening van het onderzoeksgebied voor het circuit, waarvan de bundeling van activiteiten het essentiële kenmerk is, wordt door verschillende factoren bepaald. Elke sport heeft zijn eigen "verzorgings"gebied. Dat gebied verschilt weer voor de beoefenaars van de sport en de toeschouwers. De beoefenaars van de internationale oval-races, komen uit verschillende landen, de toeschouwers komen vooral uit de regio Noord-Limburg en Oost-Brabant waar motorsport al decennia lang populair is, en ook wel Duitsland. De kaart met kart-banen laat een dichtheid zien van circuits op afstanden van ca 50 km. De meeste liggen in Noord-Brabant, Circuit de Peel was de enige outdoor-kartbaan in Noord-Limburg. De motor-cross kende van oorsprong een grotere dichtheid van circuits (haast op gemeentelijk niveau), maar door gedwongen sluiting van circuits is dat uitgedund. De resterende circuits kennen met het oog op geluidsoverlast veelal een beperkte openstelling, waardoor de capaciteit verder beperkt wordt. Het gevolg is dat er momenteel een tekort is aan trainingsmogelijkheden. De regio Noord-Limburg zou meerdere circuits kunnen bergen. De bundeling van lawaaisporten leidt tot de noodzaak voor een soort 'gemene deler' voor de regionale afbakening. De aantrekkingskracht van het circuit voor de meeste en belangrijkste activiteiten is het regionale niveau. Afstanden in de orde grootte van ca. 50 km zijn redelijk, zo blijkt in praktijk voor gebruikers en bezoekers.

De internationale wedstrijden trekken weliswaar internationale gebruikers en bezoekers, maar dat is slechts enkele malen per jaar het geval. Voor de regionale betekenis zijn de oefen- en trainingsmogelijkheden eerder bepalend. Immers men gaat niet regelmatig vele kilometers rijden om te trainen. Voor de regionale afbakening is dus per saldo de herkomst van de gebruikers bepalend. De aanwezigheid van diverse motorsportverenigingen in de regio is indicatief voor het feit dat er in de Noord-Limburgse regio een substantiële hoeveelheid gebruikers aanwezig zijn. Vanuit ruimtelijk oogpunt is er dus een regionale behoefte aan ruimte voor lawaaisport.

Dat betekent dat het circuit in principe ook op korte afstand over de provinciegrens in Noord-Brabant gevestigd kan worden. Het beleid voor lawaaisporten in de provincie Brabant is dat alleen een nieuwe vestiging wordt toestaan indien één of twee bestaande, legale terreinen in de provincie Noord-Brabant gesloten worden. Dat is hier niet het geval. In Noord-Brabant zijn wel enkele initiatieven voor motorsport (o.a. Landerd), maar ook dit zijn geen initiatieven die wat betreft aard en (potentiële) omvang vergelijkbaar zijn met lawaaisportcentrum Circuit de Peel. Aansluiting bij deze initiatieven is dan ook niet mogelijk.

Met het bundelen/concentreren van lawaaisportvoorzieningen wordt in de provincie Limburg tegelijkertijd tegemoet gekomen aan andere provinciale doelen op het gebied van Flora en Fauna, geluidhinder en toerisme en recreatie. Daarnaast bestaat bij het reguleren van één centrale lawaaisportvoorziening een betere mogelijkheid om handhavend op te treden tegen illegale terreinen.

Geconcludeerd wordt dan ook dat, op basis van:

- de overwegend regionale behoefte aan sportvoorzieningen;
- de provinciale doelen van Limburg;
- en het Noord-Brabants beleid.

de regio Noord-Limburg een reële afbakening is voor het zoekgebied voor alternatieven voor het Circuit de Peel.

4.4 Belangrijkste effecten van voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit, zoals gehanteerd in dit onderzoek

De voorgenomen activiteit is beschreven in hoofdstuk 3. In principe is deze op te splitsen in twee onderdelen:

1. De activiteiten waarvoor het circuit wordt opgericht (kort gezegd auto- en motorsport);
2. De wijze waarop het circuit wordt vormgegeven, zodanig dat de effecten naar de omgeving beperkt worden.

Uit de eerder verrichte studies, met name ten behoeve van de milieueffectrapportage, het bestemmingsplan en de milieuvergunning voor de locatie aan de Bakelsedijk Zuid, is zeer veel bekend over deze beide onderwerpen¹⁸. Deze informatie is dan ook goed bruikbaar voor voorliggend alternatievenonderzoek.

De wijze van vormgeven van het circuit (en dan met name de te nemen milieumaatregelen) kan in principe verschillen per locatie, maar voor de

¹⁸ Meer dan bekend was ten tijde van het Alternatievenonderzoek Circuit de Peel in 2006.

vergelijkbaarheid van de locaties is in dit onderzoek steeds uitgegaan van de vormgeving en mitigerende maatregelen zoals ook beoogd voor de locatie Bakelsedijk Zuid. Voor wat betreft de technische mogelijkheden en binnen de grenzen van economische haalbaarheid zijn deze maatregelen¹⁹ in principe het maximaal haalbare met de techniek van dit moment. Het betreft de maatregelen uit het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) van de Milieueffectrapportage Circuit de Peel (Royal Haskoning, 2007).

De uitstraling van de effecten naar de omgeving (de bron) is daarmee in dit alternatievenonderzoek voor elke locatie gelijk.

De effecten van het voornemen op de omgeving

De belangrijkste effecten van het circuit op de omgeving zijn geluid op mens en natuur, verkeer, landschap en luchtkwaliteit. We behandelen hier het meest maatgevende effect: geluid. De andere aspecten komen later in deze rapportage aan bod.

Geluid

Het meest bepalende milieueffect van het racecircuit is geluid. De wijze waarop mens en natuur reageren op geluid is echter sterk verschillend. Om de effecten te beoordelen kunnen ze worden gerelateerd aan wettelijke normen of eenduidige beleidsrichtlijnen (harde criteria). Daarnaast wordt bijvoorbeeld ook de kans op hinder ingeschat (zachte criteria).

In onderstaande tabel 4.1 en in de figuren in de 'kaartenbijlage fijne zeef' wordt in beeld gebracht hoe hier in dit onderzoek mee wordt omgegaan. Op hoofdlijnen komt het er op neer dat (met inbegrip van de beoogde geluidmaatregelen) verschillende geluidsniveaus op verschillende afstanden maatgevend zijn voor verschillende aspecten. Dit resulteert in verschillende cirkels (zie ook figuur 4.1) waarbinnen bepaalde aspecten wel of niet relevant zijn:

- binnen 400 meter van het hart van het circuit wordt geen ontheffing verleend voor geluidgevoelige bestemmingen. Hier mogen dus geen woningen staan;
- binnen 500 meter van het hart van het circuit is er een significant effect op broedvogels;
- het gebied binnen 650 meter van het circuit zal juridisch gezien moeten worden aangewezen als zone industrielawaai. Kort gezegd zijn hierbinnen slechts enkele woningen met een hogere geluidsbelasting als uitzondering toegestaan;
- de locatie zal op minimaal 1800 meter afstand van een stiltegebied moeten liggen om te voldoen aan de eisen die gesteld zijn aan de maximale geluidsbelasting op een dergelijk gebied;

¹⁹ Een geluidswerende voorziening volledig rondom het circuit in de vorm van een geluidswal met daarop een naar binnen gekanteld absorberend geluidsscherm tot een hoogte van 12,6 m.

- tot een afstand van 3500 meter is het piekgeluid²⁰ van raceauto's tijdens evenementen buitenshuis waarneembaar. Dit betekent dat men hinder kan ondervinden, het al dan niet ondervinden van hinder is persoonlijk. Maatschappelijke weerstand tegen het circuit gebaseerd op hinder van waar te nemen geluid is dan ook tot deze afstand te verwachten.

In bijlage 2 wordt de technische achtergrond van de hier gehanteerde grenzen nader toegelicht.

Cirkelvorm is vereenvoudiging

De vorm van de cirkels op korte afstand van het circuit is om praktische redenen een vereenvoudiging van de werkelijkheid. Dicht bij het circuit is de vorm feitelijk meer een ovaal, de vorm volgt de ovale vorm van het circuit. In de grove en middenzeef (toelichting zie verderop in dit hoofdstuk) zijn deze cirkels gehanteerd, in de fijne zeef wordt hiervoor gecorrigeerd. Dat kan pas in die fase omdat dan de exacte ligging van het circuit is bepaald.

Tabel 4.1 **Maatgevende afstanden voor (Bron: gebaseerd op de geluidsberekeningen zoals uitgevoerd voor de voorgenomen activiteit voor MER, bestemmingsplan en milieuvergunning Circuit de Peel, 2008)**

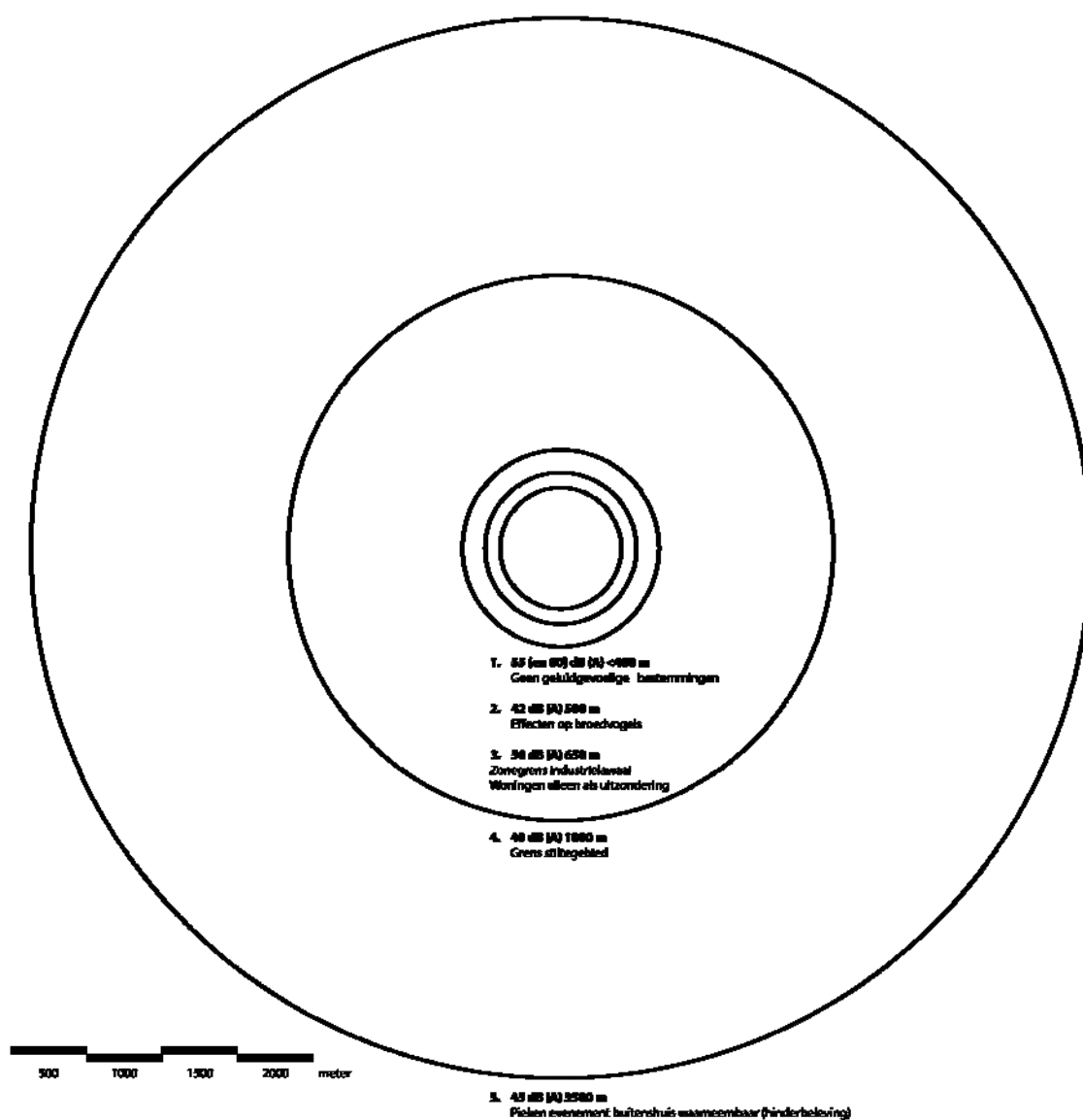
Afstand tot het hart van het circuit (oval) ²¹	Gevolg / effect	Equivalente geluidbijdrage op de in de linkerkolom genoemde afstand tot het hart van het circuit
≤ 400 m	Daarbinnen geen ontheffing voor geluidgevoelige bestemmingen (o.a. woningen, op basis van Wgh)	55 (en 60) dB(A) daggemiddeld bij een evenement
500 m	Effecten op broedvogels binnen deze grens ²²	42 dB(A) etmaalgemiddelde van een halfjaarprogramma
650 m	Zonegrens industrielawaai in milieuvergunning (Wgh) en bestemmingsplan (Wro). Hierbinnen alleen werken, woningen alleen als uitzondering.	50 dB(A) daggemiddeld bij een evenement
1800 m	Grens stiltegebied	40 dB(A) daggemiddeld bij een evenement
3500 m	Hinderbeleving / maatschappelijke weerstand: pieken van evenementen zijn buitenshuis waarneembaar	45 dB(A) maximaal geluidniveau bij een evenement

1. De equivalente geluidniveaus zijn alle berekend op een ontvangerhoogte van 5 meter boven maaiveld met uitzondering van de 42 dB(A) contour waarvoor een hoogte van 0,5 meter is aangehouden.
2. Uitgegaan is van een 12,5 meter hoge afscherming direct naast het circuit plus geluidreducerende maatregelen zoals een uitlaatgeluiddemper op de voertuigen.
3. De vorm en omvang van de baan zijn van invloed op de genoemde indicatieve afstanden.

²⁰ Dus bijvoorbeeld de start van een race.

²¹ Bron: Conform milieuvergunning Circuit de Peel.

²² . In het MER Circuit de Peel is, op basis van onderzoek door de expert op dit gebied de heer Reijnen van Alterra, aangegeven hoe de effecten op broedvogels van het circuit het beste gekwantificeerd kunnen worden. Broedvogels zijn de meest gevoelige soort en daarmee maatgevend. Deze methode is hier overgenomen om aan te geven tot welke afstand in natuurgebieden rekening moet worden gehouden met effecten op de fauna.



Figuur 4.1 Toepassing van de cirkels om het hart van het circuit voor beoordeling van wettelijke normen en geluidseffecten op mens en natuur.

4.5 Selectie en ranking van potentieel geschikte locaties binnen het afgebakende zoekgebied

Wat zijn potentieel geschikte locaties?

De afbakening van het zoekgebied is in de voorgaande paragraaf besproken. Binnen dit zoekgebied (Noord-Limburg) wordt gezocht naar potentieel geschikte locaties.

Potentieel geschikte locaties zijn locaties die voldoen aan de voor het voornemen relevante *criteria*.

Deze *criteria* kunnen worden onderverdeeld in twee categorieën:

1. Harde criteria: dit zijn criteria waarbij een duidelijk onderscheid te maken is tussen wat wél en wat niet tot de mogelijkheden behoort. Het betreft op hoofdlijnen:
 - a. wettelijke normen;
 - b. streng beschermde bestaande waarden (bv. Natura-2000 gebieden die beschermd zijn door de Natuurbeschermingswet 1998);
 - c. fysieke onmogelijkheden (bv. oppervlaktewater).
2. Zachte criteria: van deze criteria is het minder duidelijk of iets wel of niet ernstig beperkend is. Het is minder 'zwart/wit'. Het betreft op hoofdlijnen:
 - a. (milieu)effecten die binnen de wettelijke normen passen (bv. ervaring van hinder door piekgeluid);
 - b. Geschiktheid voor het voornemen zelf (gebruikswaarde, bv. de bereikbaarheid);
 - c. Maatschappelijke acceptatie (bv. hinder, afwenteling van problemen naar elders);
 - d. Risico's (bv. onzekerheden betreffende de planologisch juridische haalbaarheid).

Onderzoekstechnische implicaties

Het zoeken van potentieel geschikte locaties op basis van alle relevante criteria binnen een zoekgebied van de gekozen omvang, is technisch gezien niet eenvoudig en feitelijk alleen mogelijk door een deels geautomatiseerde aanpak. Hiervoor wordt gebruikt gemaakt van een zogenaamd GIS, een geografisch informatiesysteem. Eenvoudig gezegd zijn dit digitale kaarten, waarbij de informatie in de kaarten bewerkt kan worden. Dit vergt evenwel dat de informatie ook digitaal aanwezig is voor het gehele zoekgebied.

Criteria toepassen in drie stappen: de zeven

Om de selectie van mogelijke locaties hanteerbaar te maken is gewerkt in drie stappen, in drie zogenaamde 'zeven', waarbij van grof naar fijn gewerkt wordt, van harde criteria naar zachte criteria en van grootschalige digitaal beschikbare informatie naar meer handmatig maatwerk.

Anders gezegd: in de grove zeef zijn de uitsluitende criteria (harde criteria) opgenomen, die op basis van een GIS in beeld kunnen worden gebracht. In de middenzeef en fijne zeef worden locaties beoordeeld aan de hand van een uitgebreidere set van criteria (verfijning).

De methodiek van de zeven wordt hier op hoofdlijnen beschreven en in meer detail in de hoofdstukken 5 t/m 7.

Tabel 4.2 Samenvatting van de methodiek van de zeven

Zeef	Methode	Resultaat
Grove zeef	Gebieden die ongeschikt zijn op basis van harde criteria vallen af.	Zoekgebieden die doorgaan naar de middenzeef.
Middenzeef	Gebieden krijgen een score op basis van zachte(re) criteria. Bij een te lage score vallen gebieden af.	Ranking van alle zoekgebieden. Potentieel geschikte zoekgebieden gaan door naar de fijne zeef.
Fijne zeef	Binnen de resterende zoekgebieden wordt gezocht naar de meest geschikte locatie. Deze locaties worden geanalyseerd en beoordeeld.	Een integrale beoordeling en ranking (voor zover mogelijk) van de potentieel geschikte locaties.

Grove zeef

De grove zeef start met geheel Noord-Limburg (zie vorige paragraaf) als zoekgebied. Daar worden alle gebieden uitgefilterd die op basis van wetgeving en bestaande erkende waarden (op provinciaal of rijksniveau) niet mogelijk zijn. Methodisch gezien wordt hier alleen gebruik gemaakt van op (minimaal) provinciaal niveau digitaal beschikbare gegevens en geautomatiseerde bewerking. Er vindt geen handmatige beoordeling of nuancering plaats. De resultaten van de grove zeef zijn zoekgebieden, die onderwerp van studie zijn in de middenzeef.

Middenzeef

De gebieden die resteren uit de middenzeef worden beoordeeld op 'minder harde' criteria voor mens en natuur, en op de gebruikswaarde van een locatie. Hiermee doelen we op effecten die buiten wettelijke vastgelegde normen vallen, op reserveringen voor de toekomst (zoals de POG) en op bijvoorbeeld de bereikbaarheid van een locatie. Methodisch gezien is in deze zeef meer ruimte voor nuancering en kan gebruik worden gemaakt van gegevens die niet digitaal beschikbaar zijn. De beoordeling van de criteria in de middenzeef levert een gewogen beeld op van de geschiktheid van een zoekgebied voor een racecircuit. Hiervoor zijn de criteria vertaald naar 'rapportcijfers' tussen de 0 (neutraal) en – 3 (zeer negatief). De beoordelingen zijn per zoekgebied bij elkaar opgeteld. De zoekgebieden met de minst negatieve totaalscore hebben in het algemeen de minste beperkingen voor realisatie van een circuit. Zoekgebieden vallen in deze zeef af indien ze niet haalbaar worden beschouwd. Dit kan zijn als gevolg van één enkele factor, of als gevolg van een optelling van factoren (bv. de nabijheid van én veel woningen, én dicht bij natuur, én een grote camping); De locaties die resteren gaan door naar de fijne zeef.

Fijne zeef

De methodiek van de fijne zeef is als volgt:

1. *Locatiekeuze binnen het zoekgebied*: binnen het zoekgebied wordt gezocht naar een zo gunstig mogelijke situering van het circuit op de locatie, waarbij rekening wordt gehouden met de meest bepalende factoren zoals geluidseffecten op mens en natuur, (planologisch)juridische aspecten, maar ook landschappelijke inpassing, bodemgesteldheid, grondeigendommen.
2. *Beoordeling van de locaties aan de hand van de geformuleerde criteria*. De locaties worden beoordeeld op basis van een uitgebreide en integrale set van criteria.
3. *Analyse en risicobeoordeling*. Op basis van de beoordeling per criterium wordt een samenvattend oordeel per locatie gegeven, inclusief risicoanalyse. Dit leidt in principe / voor zover mogelijk tot een *ranking* van alternatieven.

Overzicht van de methodiek: zeven en criteria

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de toepassing van de verschillende criteria per zeef. Bij de fijne zeef zijn alle criteria relevant. Criteria komen soms terug in meerdere zeven vanwege een verijning van de toepassing ervan.

Tabel 4.3 Samenvatting van de gehanteerde criteria per zeef

Criteria	Beoordelingsaspecten	Grove zeef	Midden zeef	Fijne zeef
Gebruikswaarde en toekomstwaarde	Fysieke factoren: bodem en waterhuishouding, beschikbaar oppervlak	x		x
	Economische haalbaarheid		x	x
	Juridische haalbaarheid (kaders en uitzonderingsmogelijkheden)	x	x	x
	Ontwikkelingsmogelijkheden (in ruimte en activiteit)			x
	Economische spin-off			x
Planologische geschiktheid	Beschermde gebieden en belemmeringen (kabels en leidingen, reserveringen)	x		x
	Zorgvuldig ruimtegebruik			x
	Verkeersafwikkeling		x	x
	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen		x	x
Milieu en natuur	Natuur	x	x	x
	Geluid	x	x	x
	Landschap, archeologie en cultuurhistorie	x		x
	Nabijheid van intensieve veehouderij (geurcontouren)			x
	Luchtkwaliteit			x
	Externe veiligheid			x
Maatschappelijke acceptatie	Beleving (hinder, meerwaarde)		x	x
	Oplossing in verhouding tot probleem, geen verplaatsing van problemen			x

5 GROVE ZEEF

5.1 Inleiding

In hoofdstuk 4 is de gehanteerde methode op hoofdlijnen toegelicht. Dit hoofdstuk geeft een uitgebreide beschrijving van het toepassen van de grove zeef. In de grove zeef is op basis van harde uitsluitende criteria (wet- en regelgeving of bestaande erkende waarden op provinciaal of rijksniveau) onderzocht welke gebieden niet geschikt zijn voor inpassing van een circuit. In de volgende paragrafen zijn de criteria toegelicht en de wijze waarop de resultaten zijn gepresenteerd. De paragrafen 5.3 tot en met 5.8 beschrijven per criterium het van toepassing zijnde wettelijke of beleidskader, de methode en de verkregen resultaten. Een en ander leidt in paragraaf 5.9 tot de zoekgebieden die resteren voor nader onderzoek.

5.2 Uitsluitende criteria

In de grove zeef zijn alle criteria opgenomen op basis waarvan gebieden kunnen worden uitgesloten voor verder onderzoek. Deze zogenaamde 'harde' criteria zijn criteria waarbij een duidelijk onderscheid te maken is tussen wat wél en wat niet tot de mogelijkheden behoort. Het betreft op hoofdlijnen:

- a. wettelijke vereisten (bv. normen);
- b. streng beschermde bestaande waarden (bv. Nb-wet gebieden);
- c. fysieke onmogelijkheden (bv. Oppervlaktewater).

De grove zeef is uitgevoerd met behulp van een geografisch informatiesysteem (GIS). Daarvoor zijn digitale gegevens gebruikt die door de provincie Limburg beschikbaar gesteld op de website van de provincie (www.limburg.nl) via het Geo Dataportaal. Alle kaarten behorende bij het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, actualisatie januari 2008, kunnen hier worden gedownload. In de grove zeef zijn alle gebieden uitgesloten die op grond van harde criteria niet voor de aanleg van het circuit in aanmerking komen. Dit wil niet zeggen dat de gebieden die overblijven wel geschikt zijn. Deze worden in de midden zeef nader beoordeeld (zie hoofdstuk 6).

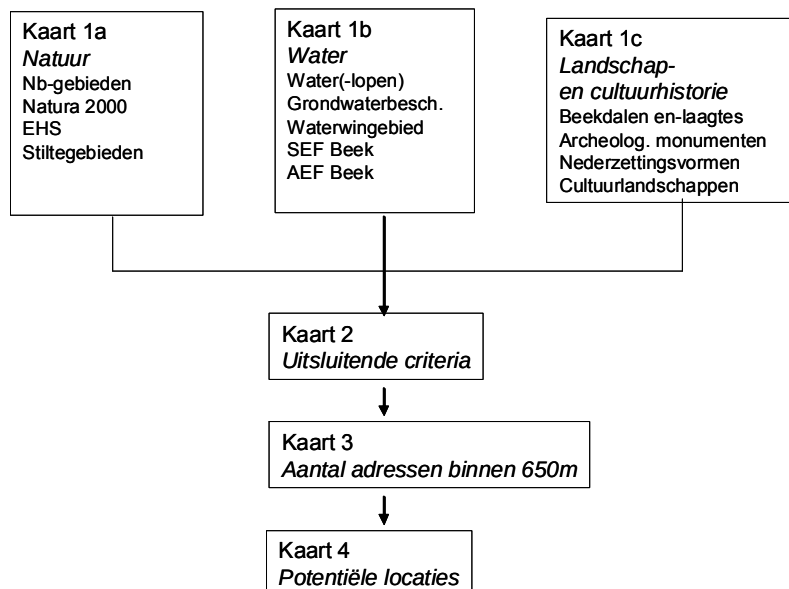
Tabel 5.1 laat de aspecten en criteria zien op basis waarvan het zoekgebied is beoordeeld. Deze criteria zijn in de volgende paragrafen verder toegelicht.

Tabel 5.1 Aspecten en beoordelingscriteria van de 'grove zeef'

Aspect	Uitsluitend beoordelingscriterium
Natuur	Beschermde staats- en natuurmonumenten (Nb-wet gebieden)
	Vogel en Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000)
	P1 Ecologische Hoofdstructuur (EHS)
	Stiltegebieden (incl. bufferzone van 1800 meter i.v.m. 40 dB(A) geluidscontour)
Water	Water
	Grondwaterbeschermingsgebied
	Waterwingebied
	SEF Beek
	AEF Beek
Landschap en cultuurhistorie	Beekdalen en laagtes buiten Maasdal
	Archeologische monumenten
	Nederzettingvormen
	Cultuurlandschappen (Oude kernen, Grasland geperceleerd, Grasland ongeperceleerd, Water)
Gevoelige bestemmingen	Gebieden met 5 of meer woningen binnen 50 dB(A)

5.3 Presentatie van de resultaten

Voor het in beeld brengen van de resultaten van de grove zeef zijn 6 kaarten gemaakt. De kaarten zijn opgenomen in de kaartenbijlage (grove zeef). Figuur 5.1 toont de onderlinge relatie tussen de kaarten.



Figuur 5.1 Onderlinge relatie tussen kaarten grove zeef

In de kaarten 1A t/m 1C zijn de gebieden in beeld gebracht die vanwege harde wet- en regelgeving niet in aanmerking komen voor de vestiging van een circuit. Dit is in paragrafen 5.4 t/m 5.6 nader toegelicht. Deze resultaten hiervan zijn gecombineerd in kaart 2 (*Uitsluitende criteria*) (zie paragraaf 5.7).

Kaart 3 laat vervolgens het aantal adressen zien binnen de afstand tot 650 meter van elk punt in de overgebleven gebieden. Dit is de afstand tot een geluidsniveau van 50 dB(A), waarbinnen geluidsgevoelige objecten slechts onder stringente voorwaarden zijn toegestaan. Dit uitsluitingscriterium is nader toegelicht in paragraaf 5.8. De gebieden waarbinnen deze punten elk minder dan 5 woonadressen kennen, vormen samen de potentiële locaties (kaart 4) (zie paragraaf 5.9).

5.4 Natuur

5.4.1 Natuurbeschermingswet

Kader

Binnen de natuurbescherming in Nederland wordt onderscheid gemaakt tussen bescherming van gebieden en bescherming van soorten (planten en dieren). De bescherming van gebieden is onder andere geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. De Natuurbeschermingswet 1998 is gericht op de bescherming van gebieden die door de bijzondere aanwezigheid van waarden zijn aangewezen als Natura 2000-gebied of als beschermd natuurmonument. Met de inwerkingtreding van deze wet is de uitvoering hiervan bij de provincie komen te liggen. De provincie is sindsdien bevoegd gezag (behalve voor de handelingen zoals die via AMvB - het Besluit vergunningen Natuurbeschermingswet 1998 - zijn uitgewerkt).

Natura 2000

Natura 2000-gebieden zijn de gebieden die op grond van de (Europese) Vogelrichtlijn en de (Europese) Habitatrichtlijn zijn aangewezen om het duurzame voortbestaan van de meest bedreigde soorten en habitattypen te verzekeren. Er zijn twee soorten gebieden onderscheiden: Vogelrichtlijngebieden en Habitatrichtlijngebieden. In en rondom de Natura 2000-gebieden moet rekening gehouden worden met de randvoorwaarden voor het voortbestaan van de bedreigde soorten en habitattypen. In de Natuurbeschermingswet 1998 zijn daarvoor spelregels gegeven.

Beschermde natuurmonumenten

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) maakt het mogelijk om natuurmonumenten te beschermen door deze aan te wijzen als 'beschermde natuurmonument'. Zoals eerder aangegeven worden de Habitatrichtlijngebieden formeel als zodanig aangewezen. Als gevolg hiervan zullen ook de status van de daarmee overlappende beschermde natuurmonumenten komen te vervallen.

Beschermingsregime

Artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 bepaalt dat het verboden is om zonder vergunning projecten of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstelling de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in aangewezen gebieden kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor een gebied is aangewezen.

Als blijkt dat mogelijk significante negatieve gevolgen zullen optreden kan de vergunning alleen worden verleend:

- bij het ontbreken van alternatieve oplossingen voor het project of andere handeling;
- om dwingende redenen van groot openbaar belang; en
- met het voorschrift verbonden aan de vergunning dat de initiatiefnemer compenserende maatregelen vooraf en tijdig treft.

Het beschermingsregime van Nbw gebieden kent externe werking. Dit houdt in dat ook activiteiten die (ver) buiten het beschermde gebied plaatsvinden, maar van invloed zijn op het gebied, vergunningplichtig zijn.

Omdat de kans op verslechtering of verstoring door het realiseren van een circuit *in* een Nbw gebied erg groot is, worden potentiële locaties in dergelijke gebieden in het alternatievenonderzoek buiten beschouwing gelaten. De beoordeling van geschiktheid van locaties *in de nabijheid van een Nbw gebied (i.v.m. externe werking)* vindt plaats in de middenzeef.

Methode

Voor de informatie over de ligging en de omvang van de Nbw-gebieden in het zoekgebied is gebruik gemaakt van de digitale *kaart 4b Groene waarden*, zoals die is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, actualisatie januari 2008. De informatie is opgenomen in een GIS.

Resultaat

Het resultaat is opgenomen in kaart 1A. De kaart laat zien dat een belangrijk deel van de Nbw-gebieden ten oosten van de Maas zijn gelegen. Deze gebieden vallen daardoor af voor nader onderzoek. Daarnaast zijn er enkele Nbw-gebieden in het grensgebied met de Provincie Noord-Brabant, waarvan de grootste de Mariapeel is.

5.4.2 Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Kader

De EHS is het landelijk vastgestelde, samenhangend stelsel van grotere en meest waardevolle natuurgebieden in Nederland. Het is onderdeel van een Europees stelsel van natuurgebieden, de Natura 2000-gebieden. De EHS is vastgesteld in de Nota Ruimte 2004 van de rijksoverheid. De begrenzing van de EHS-gebieden is een taak van de provincies. De provincie Limburg heeft dit gedaan in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, actualisatie januari 2008.

De bescherming van EHS gebieden vindt plaats via het 'nee, tenzij' regime. *Binnen* deze gebieden zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die aantoonbaar aan de criteria voldoen geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk beperkt moet worden door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd.

Anders dan het beschermingsregime voor Nbw gebieden bestaat er voor EHS gebieden geen systeem van externe werking.

Voor het alternatievenonderzoek geldt als uitgangspunt dat het realiseren van een circuit *in de EHS*, ongeacht de wezenlijke kenmerken of waarden die voor dat gebied gelden, per definitie in strijd is met de Nota Ruimte en het provinciaal omgevingsplan Limburg (POL).

Methode

Ook voor de ligging en de omvang van de EHS-gebieden in het zoekgebied is gebruik gemaakt van de digitale *kaart 4b Groene waarden*, zoals die is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, actualisatie januari 2008. De informatie is opgenomen in een GIS.

Resultaat

De EHS-gebieden zijn gepresenteerd op kaart 1A. De kaart laat zien dat een belangrijk deel van de EHS-gebieden zijn gelegen aan weerszijden van de Maas. Hierdoor vallen vooral rondom de Maas veel gebieden af.

5.4.3 Stiltegebieden

Kader

POL 2006, actualisatie januari 2008

Stiltegebieden zijn volgens het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL 2006, actualisatie januari 2008) van belang voor de rustzoekende mens en hebben dan ook een duidelijke functie ten behoeve van extensieve recreatie. Ook zijn stiltegebieden een noodzakelijke voorwaarde voor de instandhouding van bepaalde fauna, die weinig verstoring kunnen verdragen. Bij stiltegebieden gaat het om gebieden die rustig zijn en rustig moeten blijven, met een geluidsniveau lager dan 40 dB(A).²³ Binnen deze gebieden wordt o.a. intensieve recreatie en het gebruik van wegen door gemotoriseerd verkeer geweerd of gereduceerd.

PMV Limburg (direct instrumentarium)

De stiltegebieden maken in de provinciale milieuverordening (PMV) deel uit van zogenaamde milieubeschermingsgebieden. Voor stiltegebieden gelden de bepalingen uit artikelen 5.7 t/m 5.14 uit de PMV. Artikel 5.9 verbiedt het houden van een toertocht of wedstrijd voor motorvoertuigen of bromfietsen of daaraan deel te nemen. Deze regels gelden enkel voor activiteiten *buiten inrichtingen* binnen een stiltegebied. Inzet van het instrumentarium leidt ertoe dat het rustige karakter van het gebied gehandhaafd blijft. Voor Wm-vergunningverlening zijn deze regels echter niet relevant. Wel relevant is de in de PMV opgenomen begrenzing van de stiltegebieden.

Kader vergunningverlening Wet milieubeheer Limburg (indirect instrumentarium)

Dit kader bevat concrete uitvoeringsregels die gebaseerd zijn op het meer abstracte strategische beleid uit het POL. In het kader wordt stilgestaan bij Wm-vergunningverlening in relatie tot stiltegebieden.

²³ Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, actualisatie januari 2008, p. 52-54.

Zo kan het bevoegd gezag via het aanscherpen van geluidsvoorschriften in Wm-vergunningen voor inrichtingen *in en in de directe nabijheid* van het gebied bewerkstelligen dat het stiltegebied (indirect) beschermd wordt.²⁴

Voor het alternatievenonderzoek zal conform het provinciaal beleid als uitgangspunt dienen dat het door het circuit veroorzaakte geluid voor de representatieve bedrijfssituatie nergens in het stiltegebied het geluidsniveau van 40 dB(A) overschrijdt.

Methode

Voor informatie over de ligging en de omvang van de stiltegebieden in het zoekgebied is gebruik gemaakt van de digitale kaart van de in het PMV vastgestelde milieubeschermingsgebieden die beschikbaar wordt gesteld op de website van de provincie (www.limburg.nl). De informatie is opgenomen in een GIS.

Volgens tabel 4.1 is de afstand vanaf het hart van het circuit tot aan het geluidsniveau van 40 dB(A) 1800 meter. In het GIS zijn daarom rondom de stiltegebieden zones met een straal van 1800 meter opgenomen. Binnen een zone van 1800 meter rondom een stiltegebied is inpassing van een circuit niet mogelijk.

Resultaat

De stiltegebieden zijn opgenomen in kaart 1A. Uit de kaart blijkt dat ook hierdoor met name gebieden afvallen aan weerszijden van de Maas. Hierbij is er sprake van overlap met de Nbw-gebieden uit de vorige paragraaf. Verder vallen gebieden af in de rand van het zoekgebied (grens met Midden Limburg en de Provincie Noord-Brabant).

5.5 Water

5.5.1 Grondwaterbeschermingsgebieden en waterwingebieden

Kader

PMV Limburg

Evenals de stiltegebieden maken de waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden deel uit van de milieubeschermingsgebieden. Voor deze gebieden voorziet de Provinciale Milieuverordening (PMV) wél in (directe) regels voor inrichtingen. Zo geldt volgens artikel 5.21 PMV in waterwingebieden het verbod om een inrichting op te richten. Artikel 5.23, lid 1 PMV bepaalt dat voor grondwaterbeschermingsgebieden een verbod geldt een inrichting op te richten als bedoeld in bijlage 10, onderdeel 1 PMV. In deze bijlage worden autocircuits en motorcrossterreinen als zodanig genoemd.

Gelet op het provinciaal beleid zijn waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden niet geschikt voor het oprichten van een circuit. In het alternatievenonderzoek blijven potentiële locaties, gelegen *in deze gebieden*, dan ook buiten beschouwing.

²⁴ Kader vergunningverlening Wm Limburg, p. 57.

Methode

Ook voor de waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden is gebruik gemaakt van de digitale kaart van de in het PMV vastgestelde milieubeschermingsgebieden die beschikbaar wordt gesteld op de website van de provincie (www.limburg.nl). De informatie is opgenomen in een GIS.

Resultaat

Kaart 1B laat het resultaat zien. Er zijn 7 grondwaterbeschermingsgebieden in het zoekgebied met in het hart daarvan een waterwingebied. De 2 noordelijke grondwaterbeschermingsgebieden zijn freatisch en de overige niet.

5.5.2 SEF Beek en AEF Beek

Kader

POL 2006, actualisatie januari 2008

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) zijn in paragraaf 4.4.3 de ambities en de aanpak opgenomen voor het herstel van de natte natuur. In de beken met een specifiek ecologische functie (SEF beken) wordt met prioriteit het hoogste ecologische kwaliteitsniveau nagestreefd via de realisatie van natuurlijke, systeemeigen processen. Aanleg van meander- en inundatiezones, opheffen van ecologische barrières (o.a. vismigratie) en natuurlijk oeverbeheer dragen bij aan het vasthouden, bergen en vertragen van de waterafvoer en het verminderen/afvlakken van piekafvoeren. De beken met een algemeen ecologische functie (AEF Beken) zijn de overige beken, waar een basis ecologisch kwaliteitsniveau wordt gehandhaafd en pas op langere termijn verder herstel van kwaliteiten en processen wordt nagestreefd. Aantasting van de AEF- en SEF-beken ten behoeve van economische functies is in principe niet toegestaan; inrichting en beheer van deze beken zijn gericht op de ecologische hoofdfunctie.

Gelet op het provinciaal beleid zijn SEF en AEF beken niet geschikt voor het oprichten van een circuit. In het alternatievenonderzoek blijven potentiële locaties, gelegen *in deze gebieden*, dan ook buiten beschouwing.

Methode

Voor de informatie over de ligging en de omvang van de Nbw-gebieden in het zoekgebied is gebruik gemaakt van de digitale *kaart 4c Blauwe waarden*, zoals die is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, actualisatie januari 2008. De informatie is opgenomen in een GIS.

Resultaat

De AEF en SEF beken zijn opgenomen op kaart 1B. SEF Beken en AEF Beken komen met name voor in het oostelijk deel van het zoekgebied, om en nabij de Maas. Deze gebieden vallen af voor verder onderzoek.

5.5.3 Oppervlaktewater

Kader

Behalve de bovengenoemde AEF en SEF Beken is ook het overige oppervlaktewater als uitsluitend criterium opgenomen, vanwege de fysieke onmogelijkheid van inpassing.

Gelet op de fysieke onmogelijkheid van het oprichten van een motor- en autoracecircuit ter plaatse van oppervlaktewater zijn deze gebieden niet geschikt. In het alternatievenonderzoek blijven potentiële locaties, gelegen *in huidig oppervlaktewater*, dan ook buiten beschouwing.

Methode

Gebruik is gemaakt van de digitale informatie van het Geo Dataportaal van de website van de Provincie Limburg.

Resultaat

Het betreft hier met name de Rivier de Maas en de Maasplassen die hierdoor afvallen.

5.6 Landschap en cultuurhistorie

5.6.1 Cultuurlandschappen met cultuurhistorische betekenis

Kader

POL 2006, actualisatie januari 2008

De Provincie Limburg wil de geschiedenis van Limburg samenhangend in de ruimte zichtbaar houden en daarmee een aantrekkelijk woon-, leef-, en vestigingsklimaat bieden. Daarom is in het POL beleid neergelegd ten behoeve van het behoud, ontwikkeling en beheer van aardkundige, cultuurhistorische en landschappelijke waarden in hun onderlinge samenhang.

Gelet op het provinciaal beleid zijn oude cultuurlandschappen niet geschikt voor het oprichten van een circuit. In het alternatievenonderzoek blijven potentiële locaties, gelegen *in deze gebieden*, dan ook buiten beschouwing.

Methode

Gebruik is gemaakt van de digitale *kaart 4k Cultuurlandschappen*, zoals die is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, actualisatie januari 2008. De oude cultuurlandschappen zijn onderverdeeld in de legenda kernen, bouwland en grasland en bevatten het gebied dat voor 1806/1840 intensief in gebruik was. Deze gebieden zijn aangemerkt als gebieden met cultuurhistorische betekenis, omdat hier sprake is van een grote ruimtelijke dichtheid aan archeologische, historisch-bouwkundige en historisch-geografische waarden.

Resultaat

Het resultaat is opgenomen in kaart 1C. De oude cultuurlandschappen worden met name gevonden in en rondom het Maasdal. Buiten het Maasdal vindt men uitsluitend oude cultuurlandschappen nabij (beek)dalen en laagtes. Deze gebieden vallen af voor verder onderzoek.

5.6.2 Beekdalen en laagtes buiten het Maasdal

Kader

POL 2006, actualisatie januari 2008

De beekdalen en laagtes buiten het Maasdal betreffen lager gelegen gebieden (beekdalen, droogdalen, kwelgebieden en laagten), waar het neerslagoverschot en vaak ook het uittredende grondwater (kwel) via beken (en droogdalen) wordt afgevoerd. Beekdalen hebben vaak een ecologische functie als verbindingszone, zijn landschappelijk en cultuurhistorisch van belang als een bebouwingsarm, vaak nog kleinschalige gebied met een overwegend graslandkarakter, herbergen de haarvaten van het veerkrachtig watersysteem en zijn zoekgebieden voor het vasthouden, bergen en vertragen van de waterafvoer. Beekdalen hebben een belangrijke waterbergingsfunctie, naast een ecologische en landschappelijke functie.

In de beekdalen binnen EHS geldt het “nee-tenzij” regiem (zie ook paragraaf 5.4.2: in principe geen uitbreiding of nieuwvestiging van bebouwing en landbouwareaal. In de beekdalen gelegen binnen o.a. POG wordt een ontwikkelingsgerichte beschermingsstrategie gehanteerd: behoud en ontwikkeling van de ambities ten aanzien van het vasthouden en bergen van water en het ecologisch functioneren zijn richtinggevend voor ontwikkelingen. Gemeenten dienen deze zones op te nemen in hun bestemmingsplannen

Gelet op het provinciaal beleid zijn *beekdalen en laagtes buiten het Maasdal* niet geschikt voor het oprichten van een circuit. In het alternatievenonderzoek blijven potentiële locaties, gelegen *in deze gebieden*, dan ook buiten beschouwing.

Methode

Gebruik is gemaakt van de digitale *kaart 4c Blauwe waarden*, zoals die is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, actualisatie januari 2008.

Resultaat

De beekdalen en laagtes zijn opgenomen in kaart 1C. Zij zijn vooral in een noord-zuidelijk gericht zone in het midden van het zoekgebied gelegen. Deze gebieden vallen daardoor af.

5.6.3 Archeologische monumenten

Kader

POL 2006, actualisatie januari 2008

Volgens het POL zijn archeologische monumenten belangrijke dragers van de Limburgse identiteit: het lange termijngeheugen van Limburg. Ze zijn onvervangbaar en hebben een wetenschappelijke en educatieve betekenis. De archeologische monumenten, die op kaart 1C staan aangegeven, zijn oorspronkelijk afkomstig van de Archeologische Monumentenkaart Limburg (AMK). Deze vormen slechts een klein deel van de archeologische (mogelijke) vindplaatsen. Om meer zicht te krijgen op gebieden waar archeologische vondsten verwacht kunnen worden, is door de ROB een archeologische verwachtingskaart ontwikkeld. Deze verwachtingskaart is in de fijne zeef in beschouwing genomen.

Gezien het provinciaal beleid zijn *archeologische monumenten* niet geschikt voor het oprichten van een circuit. In het alternatievenonderzoek blijven potentiële locaties, gelegen *in deze gebieden*, dan ook buiten beschouwing.

Methode

Gebruik is gemaakt van de digitale *kaart 4h archeologie*, zoals die is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, actualisatie januari 2008.

Resultaat

De archeologische monumenten zijn opgenomen in kaart 1C. Het gaat hier om over het algemeen kleine gebieden verspreid in het zoekgebieden. Door dit criterium vallen nauwelijks gebieden af.

5.6.4 Nederzettingenvormen

Kader

POL 2006, actualisatie januari 2008

Volgens het POL, zijn de oude nederzettingenvormen objecten van historische bouwkunst. Hiermee wordt in de regel bedoeld “alle langer dan 50 jaar geleden vervaardigde bouwwerken welke van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde”. Zij zijn op grond van de Monumentenwet 1988 ingeschreven in het register van beschermde monumenten. Het gaat hier om oude kernen en gehuchten, die sedert het eerste kwart van de 19e eeuw slechts weinig of matig zijn veranderd voor wat betreft nederzettingstructuur en bebouwingsbeeld.

Gezien het provinciaal beleid zijn oude *Nederzettingenvormen* niet geschikt voor het oprichten van een circuit. In het alternatievenonderzoek blijven potentiële locaties, gelegen *in deze gebieden*, dan ook buiten beschouwing.

Methode

Gebruik is gemaakt van de digitale kaart 4j *Nederzettingvormen*, zoals die is opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, actualisatie januari 2008.

Resultaat

De Nederzettingvormen zijn opgenomen in kaart 1C. Door dit criterium vallen nauwelijks extra gebieden af.

5.7 Optelsom van uitsluitende criteria

Kaart 2 laat de optelsom zien van de kaarten 1A, 1B en 1C. Alle gebieden die op deze kaarten zijn opgenomen zijn op kaart 2 donkergrijs gekleurd. In deze gebieden is inpassing van een racecircuit niet mogelijk en vallen af voor verder onderzoek.

5.8 Aantal adressen binnen 650 m

Kader

Bij de beoordeling van de geluidbelasting dient het circuit te worden opgevat als een inrichting die dient te worden gezoneerd. In het kader van de Wet milieubeheer zijn voor geluidgevoelige bestemmingen (woningen) normen gesteld aan de etmaalwaarde-contouren. Een geluidbelasting van 50dB(A) wordt als maximum gesteld. Voor een belasting van meer dan 50dB(A) (met een maximum van 60dB(A)), moet een ontheffing aangevraagd worden.

De 50 dB(A) contour is een wettelijke grens, waarvan de wetgever aangeeft dat deze waarde staat voor 'doorgaans acceptabele geluidkwaliteit in de zin van geluidbeleving en risico's voor de persoonlijke gezondheid'. Buiten deze contour kan het geluid ook hoorbaar zijn, en kan als hinderlijk worden ervaren. Dit laatste aspect is in de middenzeef als criterium meegenomen.

Voor een alternatieve locatie wordt gezocht naar een locatie waarbij zo min mogelijk aantal woningen een belasting van 50 dB(A) ondervinden op basis van de voorgenomen activiteit²⁵

Omdat geluidsgevoelige bestemmingen binnen de 50 dB(A) contour in de Wet geluidhinder niet geheel uitgesloten worden (maar alleen binnen stringente voorwaarden), is gezocht naar gebieden waar 'zo min mogelijk aantal woningen' binnen de contour vallen. De gebieden waar weinig tot geen woningen (minder dan 5 woningen) binnen de 50 dB(A) contour vallen, zijn hierbij beschouwd als gebieden met 'zo min mogelijk aantal woningen'.

Methode

Volgens tabel 4.1 is de afstand vanaf het hart van het circuit tot aan het geluidsniveau van 50 dB(A) 650 meter. In het GIS is daarom binnen een straal van 650 meter vanaf elk punt in de overgebleven gebieden (gebieden die niet zijn uitgesloten) het aantal woonadressen geteld. In de gebieden met minder dan 5 woonadressen binnen 650 meter is inpassing van een circuit niet mogelijk.

²⁵ Conform milieuvergunning Circuit de Peel.

Resultaat

Het resultaat is opgenomen in kaart 3. De kaart laat zien dat in een groot gedeelte van de niet uitgesloten gebieden zich meer dan 10 woonadressen binnen 650 meter bevinden. Veel gebieden betreffen woonkernen of liggen daar niet ver vandaan. Daaromheen liggen gebieden met meer dan 4 woonadressen. Al deze gebieden vallen af voor verder onderzoek. Gebieden met minder dan 5 woonadressen liggen grofweg met name rondom Ysselsteyn, rondom Horst-Sevenum en een enkele in de grensstreek met Duitsland.

5.9 Potentiële locaties

Kaart 4 laat alle potentiële locaties zien, die resteren na de grove zeef. In de gebieden met minder dan 5 woonadressen binnen een straal van 650 meter (zie kaart 3), is hierbij als benodigde oppervlakte voor het racecircuit 0,15 km² aangehouden. Een en ander resulteert in 38 potentiële locaties.

6 MIDDENZEEF

6.1 Inleiding

In de grove zeef is op basis van harde uitsluitende criteria (wet- en regelgeving of bestaande erkende waarden) onderzocht welke gebieden zich niet lenen voor een circuit. Als resultaat zijn uit de grove zeef 38 zoekgebieden naar voren gekomen, die mogelijk geschikt zijn voor vestiging van een circuit.

Deze zoekgebieden worden in de middenzeef nader onderzocht. Daartoe zijn de 38 zoekgebieden beoordeeld op 'minder harde' criteria voor mens en natuur, en op de gebruikswaarde van een locatie. Methodisch gezien is in deze zeef meer ruimte voor nuancering en wordt gebruik ook gemaakt van gegevens die niet digitaal beschikbaar zijn.

De beoordeling van de criteria in de middenzeef levert een gewogen beeld op van de geschiktheid van een zoekgebied voor een circuit. De zoekgebieden met de minst negatieve totaalscore hebben in het algemeen de minste beperkingen voor realisatie van een circuit. Deze worden nader onderzocht in de fijne zeef (hoofdstuk 7).

In de volgende paragraaf zijn de zoekgebieden in algemene zin beschreven. Vervolgens zijn de criteria en resultaten op hoofdlijnen beschreven en tenslotte per criterium uitgebreid toegelicht.

6.2 Zoekgebieden

De 38 zoekgebieden die uit de grove zeef naar voren zijn gekomen, liggen verspreid over Noord-Limburg. Daarbij heeft het aantal zoekgebieden ten westen van de Maas duidelijk de overhand; slechts 5 van de 38 zoekgebieden liggen ten oosten van de rivier. De gemeentes Venray en Horst aan de Maas tellen de meeste zoekgebieden (respectievelijk 12 en 9). In twee gemeenten (Mook & Middelaar en Beesel) zijn geen zoekgebieden gelegen. Drie zoekgebieden zijn in meer of mindere mate gelijk locaties die in het MER uit 2007 zijn onderzocht: Bakelsdijk-Zuid (7), Venray-Beemdweg (24) en Venray-Energieweg (37).

De onderstaande zoekgebieden zijn in de Middenzeef nader onderzocht.

1. Ven-Zelderheide / Reichswald (gemeente Gennep). Het zoekgebied ligt ten noorden van het dorp Ven-Zelderheide nabij de Nederlands-Duitse grens. Aan de Duitse zijde van de grens ligt het uitgestrekte bosgebied het Reichswald. Het zoekgebied is (deels) in gebruik als zandwinning
2. Eckeltsche Bergen (gemeente Bergen). Het zoekgebied ligt ten westen van het dorp Nieuw-Bergen. Aan de westzijde wordt het zoekgebied begrensd door natuurgebied De Maasduinen, aan de oostzijde grenst het zoekgebied aan de Nederlands-Duitse grens. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).
3. Vreedepel (Gemeente Venray). Het zoekgebied ligt ten noordwesten van het dorp Vreedepel nabij de grens tussen de provincies Limburg en Noord-Brabant. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).

4. Overloonse Duinen (gemeente Venray). Het zoekgebied ligt ten noorden van de N551 (Venray – Vredepeel), nabij de grens tussen de provincies Limburg en Noord-Brabant. Het zoekgebied is omgeven door bossen en is in gebruik als proefboerderij / onderzoeksinstituut.
5. Knikkerdorp (gemeente Bergen). Het zoekgebied ligt ten westen van het dorp Well. Aan de westzijde wordt het zoekgebied begrensd door natuurgebied De Maasduinen, aan de oostzijde grenst het zoekgebied aan de Nederlands-Duitse grens. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).
6. Wanssum-Vosseveen (gemeente Meerlo-Wanssum, per 01-01-2010 gemeente Venray). Het zoekgebied ligt ten zuidwesten van het dorp Wanssum. Het zoekgebied bestaat voor een deel uit verspreid liggende bospercelen en wordt voor het overige gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf en grondgebonden tuinbouw)
7. Bakelsedijk-Zuid (gemeente Venray). Het zoekgebied ligt ten westen van de Peelweg (N277), nabij de grens tussen de provincies Limburg en Noord-Brabant. Het zoekgebied is aan de noord- en oostzijde omgeven door bossen en is (deels) in gebruik als militaire luchthaven (vliegveld De Peel). Het bestaande Circuit de Peel ligt in de nabijheid van dit zoekgebied.
8. Ossendijk-Bakelsedijk (gemeente Venray). Het zoekgebied ligt ten westen van het dorp Merselo, nabij de kruising Bakelseijk-Ossendijk. Het zoekgebied is aan de oost- en westzijde omgeven door bossen en wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).
9. Peelweg N277 (gemeente Venray). Het zoekgebied ligt ten noorden van het dorp Ysselsteyn, nabij zoekgebied 8. Het zoekgebied is aan de noordzijde begrensd door bossen en wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).
10. Ysselsteyn-Heide (gemeente Venray). Het zoekgebied ligt ten zuiden van de N270, tussen het dorp Ysselsteyn en het buurtschap Heide. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf, intensieve veehouderij en grondgebonden tuinbouw).
11. Ysselsteyn-Veulen (gemeente Venray). Het zoekgebied ligt ten oosten van de N277 (Peelweg), tussen het dorp Ysselsteyn en het buurtschap Veulen. Aan de oostzijde grenst het zoekgebied aan de Oostrumsche beek. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).
12. Castenray-Tienray (gemeente Venray). Het zoekgebied ligt in het uiterste zuidoosten van de gemeente Venray, tussen de dorpen Castenray en Tienray. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf, intensieve veehouderij en grondgebonden tuinbouw) en is (deels) in gebruik als zandwinning.
13. Ysselsteyn-Zelbergseweg (gemeente Venray). Het zoekgebied ligt ten noorden van het dorp Griendtsveen (gem. Sevenum), in het uiterste zuidoosten van de gemeente Venray. Ten oosten van het zoekgebied ligt lintbebouwing van het dorp Ysselsteyn en een (Duitse) militaire begraafplaats. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf en intensieve veehouderij).
14. Castenraysche Vennen (gemeente Horst aan de Maas). Het zoekgebied ligt tussen de dorpen Meterik en Castenray. Het zoekgebied is aan de oost- en westzijde begrensd door bossen. Het zoekgebied bestaat voor een deel uit verspreid liggende bospercelen en wordt voor het overige gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).
15. America-Lorbaan (gemeente Horst aan de Maas, gemeente Venray). Het zoekgebied ligt oostelijk van de Peelweg (N277), ten noordwesten van het dorp America. Het zoekgebied wordt aan de oost- en westzijde begrensd door bossen. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf), bos en (een deel van) de bungalowparken Het Meerdal en De Limburgse Peel.
16. America-Meteriksebaan (gemeente Horst aan de Maas). Het zoekgebied ligt ten noordoosten van het dorp America. Aan de noordzijde grenst het zoekgebied aan een bosgebied. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).

17. Lottum-Houthuizen (gemeente Horst aan de Maas). Het zoekgebied ligt ten zuidwesten van het dorp Lottum. Het zoekgebied is aan de westzijde begrensd door bossen. Het zoekgebied bestaat voor een deel uit verspreid liggende bospercelen en wordt voor het overige gebruikt voor agrarische doeleinden (akkerbouw en grondgebonden tuinbouw).
18. Horst-Hoogheide (gemeente Horst aan de Maas). Het zoekgebied ligt ten zuidwesten van het dorp Horst, tussen de autosnelweg A73 en de spoorlijn Nijmegen-Venlo. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (akkerbouw en grondgebonden tuinbouw).
19. America-Graafsebosweg (gemeente Horst aan de Maas). Het zoekgebied tussen de dorpen America en Kronenberg (gemeente Sevenum), ten zuiden van de spoorlijn Eindhoven-Venlo. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (veeteelt en akkerbouw).
20. Horst-Dijkerheide (gemeente Horst aan de Maas). Het zoekgebied ligt ten oosten van het glastuinbouwconcentratiegebied Californië, zuidwestelijk van het dorp Hegelsom. Het zoekgebied is aan de noordzijde begrensd door bos, aan de oostzijde is het zoekgebied begrensd door recent ontwikkelde glastuinbouw. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf en grondgebonden tuinbouw).
21. Zaarderheiken (gemeente Venlo). Het zoekgebied ligt ten oosten van de autosnelweg A73, tussen het dorp Grubbenvorst en het knooppunt Zaarderheiken (A73-A67). Het zoekgebied. Het zoekgebied is de afgelopen jaren ontwikkeld als bedrijventerrein voor distributie en logistiek van levensmiddelen (Freshpark Venlo).
22. Sevenum-Evertsoord (gemeente Sevenum, per 01-01-2010 gemeente Horst aan de Maas). Het zoekgebied ligt ten westen van het dorp Evertsoord en beslaat een groot aaneengesloten gebied aan weerszijden van de Midden Peelweg (N277). Het zoekgebied wordt aan de oost- en westzijde begrensd door bossen. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf), bos, golfbaan, voormalige vuilstortplaats en (een deel van) de bungalowparken De Schatberg en De Peelse Golf.
23. Greenport Lane West (gemeente Venlo, gemeente Sevenum en gemeente Maasbree). Het zoekgebied ligt ten westen van knooppunt Zaarderheiken (A73-A67) en beslaat een groot aaneengesloten gebied aan weerszijden van de autosnelweg A67 en de toekomstige verbindingsweg Greenportlane. Het zoekgebied wordt gebruikt voor uiteenlopende functies gebruikt. Het noordelijke en westelijke deel van het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische functies (gemengd bedrijf, grondgebonden tuinbouw). Het oostelijke deel van het zoekgebied is in gebruik als bedrijventerrein gericht op distributie en logistiek (Tradepark Venlo). Ten zuiden van de A67 is in het zoekgebied recent een glastuinbouwconcentratiegebied ontwikkeld (Siberië).
24. Venray-Beemdweg (gemeente Venray). Het zoekgebied ligt aan weerszijden van de autosnelweg A73, ten zuidoosten van Venray. In de huidige situatie is het zoekgebied in agrarisch gebruik (gemengd bedrijf en grondgebonden tuinbouw).
25. Sevenum-Spiesberg (gemeente Peel en Maas, gemeente Horst aan de Maas). Het zoekgebied ligt aan weerszijden van de autosnelweg A67, ten noordoosten van het buurtschap Spiesberg. Het zoekgebied grenst aan de golfbaan De Peelsegolf. In de huidige situatie is het zoekgebied in agrarisch gebruik (gemengd bedrijf).
26. Tongerlo (gemeente Peel en Maas, gemeente Horst aan de Maas). Het zoekgebied ligt aan weerszijden van de autosnelweg A67, ten noordoosten van het buurtschap Tongerlo. Het zoekgebied ligt nabij het glastuinbouwgebied Siberië en recreatiepark Breebonne. In de huidige situatie is het zoekgebied in agrarisch gebruik (gemengd bedrijf en grondgebonden tuinbouw).
27. Belgenhoek-Het Zinske (gemeente Peel en Maas). Het zoekgebied ligt ten noordwesten van Meijel, en grenst aan het Natura 2000-gebied Deurnese Peel & Mariapeel. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).
28. Boekenderbos N277 (gemeente Peel en Maas). Het zoekgebied ligt ten oosten van de provinciale weg N277, ter hoogte van de weg De Meeren. Het zoekgebied grenst aan de Heldensebossen en wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).

29. Heldensebossen-Kesselseweg (gemeente Peel en Maas). Het zoekgebied ligt ten oosten van de Kesselseweg, te midden van de Heldensebossen. Het zoekgebied is geheel in gebruik als camping/recreatiepark (Camping Speelpark de Heldense bossen).
30. Helden-Preuskesdijk (gemeente Peel en Maas) Het zoekgebied ligt ten zuidwesten van het dorp Egchel, ter hoogte van de Preuskesdijk. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf, en grondgebonden tuinbouw).
31. Heldensebossen-Bevrijdingsweg (gemeente Peel en Maas) Het zoekgebied ligt ten zuidwesten van de provinciale weg N277, ter hoogte van de Bevrijdingsweg. Het zoekgebied grenst aan de Heldense bossen en wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf, glastuinbouw en grondgebonden tuinbouw).
32. Heldensebossen-Bovenbos (gemeente Peel en Maas) Het zoekgebied vormt een landbouwenclave te midden van de Heldense bossen. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf en een mini-camping).
33. Heldensebossen-Heide (gemeente Peel en Maas) Het zoekgebied ligt ten westen van de provinciale weg N273, ter hoogte van het dorp Kessel. Het zoekgebied grenst aan de Heldense bossen en wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf en grondgebonden tuinbouw).
34. Kessel-Kanaaldijk (gemeente Peel en Maas) Het zoekgebied ligt ten westen van de provinciale weg N273, ter hoogte van het dorp Kessel-Heide. Het zoekgebied grenst aan de Heldense bossen en wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf).
35. Roode Vennen-Arcen (Gemeente Arcen en Velden). Het zoekgebied ligt ten noordoosten van het dorp Arcen, nabij Termaalbad Arcen. Het zoekgebied is in de huidige situatie in gebruik als camping, recreatiepark (Roompot Klein Vink) en zandwinning.
36. Meijel-Beringe (Gemeente Peel en Maas). Het zoekgebied ligt ten zuidwesten van Meijel, ter hoogte van bedrijventerrein Beringe. Het zoekgebied wordt doorsneden door het Afwateringskanaal
37. Venray-Energieweg (gemeente Venray). Het zoekgebied ligt in het noorden van Venray op bedrijventerrein Smakterheide. Het zoekgebied is in de huidige situatie in gebruik als terrein voor industriële en logistieke bedrijvigheid. De gronden op het terrein zijn bijna geheel uitgegeven.
38. Bergen-Heukelom (gemeente Bergen). Het zoekgebied ligt ten westen van de provinciale weg N271, tussen de dorpen Bergen en Heukelom. Het zoekgebied ligt in het overstromingsgebied van de Maas en is in de huidige situatie in agrarisch gebruik (veeteelt).

6.3 Criteria en beoordeling

6.3.1 Criteria

Met de criteria van de middenzeef worden de overgebleven zoekgebieden beoordeeld op de 'zachtere aspecten' die van invloed zijn op de geschiktheid voor vestiging van het circuit. Daarmee wordt bedoeld op aspecten die niet direct zijn vastgelegd in wetgeving en/of (provinciaal) beleid, maar wel kunnen leiden tot vermindering van het maatschappelijke draagvlak en/of negatieve (economische of milieu-) effecten op de omgeving. Daarnaast zijn ook drie criteria opgenomen die bepalend zijn voor de realiseerbaarheid van het circuit in een zoekgebied, zoals de beschikbaarheid van voldoende fysieke ruimte en de bereikbaarheid.

De 38 zoekgebieden zijn in de middenzeef getoetst aan criteria die betrekking hebben op:

1. Hinder voor omwonenden
2. Effecten op de recreatiesector
3. Effecten op natuur
4. Mate van schaarste van beschikbare ruimte
5. Bereikbaarheid
6. Bijzondere locale omstandigheden

De aspecten ten aanzien van hinder voor omwonenden en effecten op natuur zijn in de middenzeef zwaarder meegewogen dan de andere criteria, omdat deze criteria meest van invloed zijn op het maatschappelijke en politieke draagvlak voor een nieuw circuit. Om de aspecten ten aanzien van hinder voor omwonenden en effecten op natuur zwaarder mee te wegen, zijn deze aspecten vertaald naar twee criteria per aspect (voor de overige aspecten is één criterium gehanteerd).

Om een beoordeling en vergelijking van de zoekgebieden mogelijk te maken, zijn de bovengenoemde criteria op basis van ervaringscijfers en kengetallen vertaald naar kwantitatieve meetbare eenheden (zie tabel).

Beoordeling

De beoordeling van de zoekgebieden levert een gewogen beeld op van de geschiktheid van een zoekgebied voor een racecircuit. Hiervoor zijn de zoekgebieden getoetst aan de criteria en beoordeeld met 'rapportcijfers' tussen de 0 (neutraal) en -3 (zeer negatief).²⁶

Beoordelingscriteria:

0 = neutraal

-1 = enigszins negatief

-2 = negatief

-3 = zeer negatief, het zoekgebied is ongeschikt voor een circuit

²⁶ In principe had een positieve beoordeling (+1) van een zoekgebied op een bepaald aspect ook gekund. Tijdens het onderzoek is echter gebleken dat beleid, regelgeving en normen vooral ten doel hebben negatieve effecten op gebieden te voorkomen. In de fijne zeef is ruimte opgenomen voor de positieve bijdrage die een circuit kan geven aan de omgeving.

Een zoekgebied dat op een criterium een beoordeling van -3 krijgt, wordt vanwege deze zeer negatieve beoordeling beschouwd als ongeschikt voor een circuit. Wanneer een zoekgebied op een aspect met -3 wordt beoordeeld, valt dit zoekgebied – ongeacht de totaalscore – dan ook af.

Een beoordeling van -3, is toegekend als:

- op grote schaal mensen hinder ondervinden, waardoor grote maatschappelijke weerstand kan worden verwacht (bijvoorbeeld als in meerdere buurtschappen/dorpen piekgeluiden hoorbaar zijn);
- grote hinder en economische schade wordt veroorzaakt op grootschalige recreatieve voorzieningen;
- geluidhinder in beschermde natuurgebieden niet kan worden uitgesloten;
- een (toekomstige) ecologische verbinding onmogelijk wordt gemaakt en er geen alternatieven zijn (bijv. als een beekdal wordt doorsneden);
- het zoekgebied is aangewezen voor kapitaalintensieve functies waarvoor slechts schaars ruimte beschikbaar wordt gesteld;
- de bereikbaarheid onvoldoende kan worden gegarandeerd;
- er bijzondere lokale situaties voorkomen, die vestiging van een circuit fysiek onmogelijk maken.

Wanneer een zoekgebied op een criterium met meerdere scores wordt beoordeeld, is gekozen voor:

- de minst negatieve score als een substantieel deel van het zoekgebied overblijft om een circuit te vestigen;
- een gemiddelde score als een zoekgebied uiteenlopende scores heeft en er geen substantieel deel van het zoekgebied overblijft om een circuit te vestigen.

De beoordelingen zijn per zoekgebied bij elkaar opgeteld. De zoekgebieden met de minst negatieve totaalscore hebben over het algemeen de minste beperkingen voor realisatie van een circuit.

6.4 Resultaat beoordeling zoekgebieden

In de onderstaande tabel is het resultaat van de beoordeling van de 38 zoekgebieden weergegeven. In de volgende paragrafen wordt de beoordeling per aspect nader toegelicht.

Uit de tabel blijkt dat een aanzienlijk deel van zoekgebieden negatief of zeer negatief scoort op de criterium hinder voor omwonenden. Daarnaast blijkt een groot deel van de zoekgebieden negatief tot zeer negatief te scoren op de criteria effecten op recreatiesector en effecten op natuur.

De beoordelingen zijn per zoekgebied bij elkaar opgeteld. De zoekgebieden met de minst negatieve totaalscore hebben de meeste beperkingen voor realisatie van een circuit. Zoekgebieden die op een aspect met -3 zijn beoordeeld, vallen – ongeacht de totaalscore – af. Uit de tabel blijkt dat drie zoekgebieden op geen enkel aspect zeer negatief (-3) scoren. Deze zoekgebieden zijn nader onderzocht op hun geschiktheid in de fijne zeef.

Zoekgebied		1. Hinder omwonenden		2. Effecten recreatie	3. Effecten op natuur		4. Schaarse ruimte	5. Bereikbaar- heid	6. Overig	Totaal
Nr.	Naam	aantal adressen binnen 3500 m.	aantal adressen binnen 1800 m.	Grootchalige recreatieobjecten binnen 3500 m en	Natuurgebieden (VR+HR+Nb)	Omvang (ha's) EHS binnen 500 m	functies waarvoor schaars ruimte beschikbaar is	Afstand tot verbindend wegennet	Bijzondere situaties	
7	Bakelsedijk-Zuid	0	0	0	0	-2	-1	0	-0	-3
5	Knikkerdorp	0	0	-1	-3	0	0	-1	-2	-7
22	Sevenum-Evertsoord	-1	-2	-2	0	-1	-1	0	0	-7
23	Greenport Lane West	-2	0	-1	0	-1	-2	0	-1	-7
9	Peelweg N277	-2	-2	0	0	-1	-3	0	0	-8
18	Horst-Hoogheide	-3	-2	0	0	-1	-2	0	0	-8
25	Sevenum-Spiesberg	-2	-3	-2	0	-1	0	0	0	-8
3	Vreedepeel	0	-2	0	0	-1	-1	-2	-3	-9
6	Wanssum-Vosseveen	-3	-3	-1	0	-1	-1	0	0	-9
17	Lottum-Houthuizen	-3	-3	0	0	-2	-1	0	0	-9
30	Helden-Preuskesdijk	-3	-3	-1	0	0	-1	-1	0	-9
1	Ven-Zelderheide / Reichswald	-2	-3	0	0	-1	-1	-1	-2	-10
4	Overloonse Duinen	-2	-2	0	0	0	-2	-1	-3	-10
10	Ysselsteyn-Heide	-3	-3	-1	-3	0	0	0	0	-10
11	Ysselsteyn-Veulen	-2	-3	-1	-3	0	-1	0	0	-10
16	America-Meteriksebaan	-2	-3	-2	0	-2	-1	0	0	-10
19	America-Graafsebosweg	-3	-3	-1	0	-1	0	-2	0	-10
20	Horst-Dijkerheide	-3	-3	0	0	-1	-1	-1	-1	-10
33	Heldensebossen-Heide	-3	-2	-1	0	-2	-1	0	-1	-10
2	Eckeltsche Bergen	-3	-1	-1	-3	-1	0	-1	-1	-11
15	America-Lorbaan	-1	-2	-2	-3	-1	-2	0	0	-11
26	Tongerlo	-3	-3	-2	0	-1	-2	0	0	-11
28	Boekenderbos N277	-3	-3	-2	0	-2	-1	0	0	-11
31	Heldensebossen- Bevrijdingsweg	-3	-3	-2	0	-1	-1	0	-1	-11
12	Castenray-Tienray	-3	-3	-1	0	-1	-2	0	-2	-12
14	Castenraysche Vennen	-3	-3	-1	0	-2	-2	-1	0	-12
21	Zaarderheiken	-3	-3	-2	0	-1	-2	0	-1	-12
24	Venray-Beemdweg	-3	-3	-2	0	-1	-3	0	0	-12
34	Kessel-Kanaaldijk	-3	-3	-1	0	-1	-3	-1	0	-12
13	Ysselsteyn-Zelbergseweg	-1	-2	-2	-3	-2	-1	-2	0	-13
36	Meijel-Beringe	-3	-3	-2	0	-1	-3	0	-1	-13
37	Venray-Energieweg	-3	-3	-2	-3	0	0	0	-2	-13
27	Belgenhoek-Het Zinske	-3	-3	-2	-3	-2	0	-1	0	-14
38	Bergen-Heukelom	-3	-3	-1	-3	-2	-2	0	0	-14

Zoekgebied		1. Hinder omwonenden		2. Effecten recreatie	3. Effecten op natuur		4. Schaarse ruimte	5. Bereikbaarheid	6. Overig	Totaal
Nr.	Naam	aantal adressen binnen 3500 m.	aantal adressen binnen 1800 m.	Grootschalige recreatieobjecten binnen 3500 m en	Natuurgebieden (VR+HR+Nb)	Omvang (ha's) EHS binnen 500 m	functies waarvoor schaars ruimte beschikbaar is	Afstand tot verbindend wegennet	Bijzondere situaties	
8	Ossendijk-Bakelsedijk	-2	-3	-1	-3	-2	-3	-1	0	-15
29	Heldensebossen-Kesselseweg	-3	-3	-2	0	-3	0	-1	-3	-15
32	Heldensebossen-Bovenbos	-3	-3	-2	0	-3	-3	-1	0	-15
35	Roode Vennen - Arcen	-2	-3	-2	-3	-2	-2	0	-2	-16

6.5 Hinder omwonenden

Dit criterium heeft betrekking op de mate waarin activiteiten op het circuit hoorbaar zijn voor omwonenden in de omgeving²⁷. Hiervoor zijn op een afstand van 1800 (verstoring rustige woonomgeving) m en 3500 m (piekgeluiden hoorbaar) van een willekeurig punt in het zoekgebied alle adressen geteld. De adressen op bedrijventerrein zijn hier uitgefilterd. Daardoor zijn bedrijfswoningen op bedrijventerrein niet meegeteld als woning.

Geen hinder op de vliegbasis

Op de vliegbasis verblijven door de week militairen, ze overnachten in slaapeenheden. Dit zijn geen woningen waar gezinnen met kinderen verblijven, aldus defensie. De militairen zijn overdag aan het werk, in de avond- en nachturen is er geen geluid van het circuit. Het betreft dus geen situatie waarin hinder van het circuit wordt ondervonden. Defensie deelt deze mening.

6.5.1 Criteria

1a. Aantal woningen binnen 3500 m

< 500 woningen	= 0
500 < 1000 woningen	= -1
1000 < 2000 woningen	= -2
> 2000 woningen	= -3

1a. Aantal woningen binnen 3500 m

Op deze afstand zijn piekgeluiden (45 dB) afkomstig van het circuit, buiten hoorbaar voor omwonenden. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de afstand waarop de start van een race hoorbaar is voor omwonenden die in de achtertuin zitten. Voor de beoordeling is berekend hoeveel woningen op een afstand van 3500 m (van een willekeurig punt) binnen het zoekgebied liggen.

²⁷ Zie voor verdere toelichting van de geluidseffecten bijlage 2.

1b. Aantal woningen binnen 1800 m

< 25 woningen = 0

25 < 50 woningen = -1

50 > 100 woningen = -2

> 100 woningen = -3

1b. Aantal woningen binnen 1800 m

Op deze afstand ligt de 40 dB contour van de etmaalgemiddelde geluidsbelasting afkomstig van het circuit. Dit geluidniveau wordt gehanteerd voor de maximale geluidsbelasting in stiltegebieden. In de middenzeef is dit geluidniveau gehanteerd om uitdrukking te geven aan de mate waarin geluid afkomstig van het circuit een rustige woonomgeving verstoort. Voor de beoordeling is berekend hoeveel woningen op een afstand van 1800 m (van een willekeurig punt) binnen het zoekgebied liggen.

6.5.2 Kaart 1A en 1B

Op kaarten 1A en 1B in de kaartenbijlage is aangegeven hoeveel adressen op een afstand 1.800 m en 3.500 m (van een willekeurig punt) binnen het zoekgebied liggen. Uit de kaarten blijkt dat veel zoekgebieden in een relatief dichtbevolkte omgeving liggen. In het bijzonder aan weerszijde van de autosnelweg A73 en ten zuiden van Venlo bevinden zich veel zoekgebieden die omgeven zijn door relatief veel dorpen en buurtschappen. Daarnaast blijkt uit de kaarten dat er enkele dunbevolkte zoekgebieden zijn. Deze zoekgebieden liggen voornamelijk in de meer perifere delen van Noord-Limburg nabij de grenzen met Noord-Brabant en Duitsland. Opvallend is zoekgebied 23, dit dunbevolkte zoekgebied ligt in de dichtbevolkte agglomeratie Venlo. Het plaatselijk dunbevolkte karakter van dit zoekgebied is te verklaren door de grootschalige bedrijventerreinen die in het zoekgebied liggen.

6.5.3 Uitkomsten beoordeling

In de onderstaande tabel zijn de zoekgebieden die afvallen voor het aspect hinder voor omwonenden weergegeven. Uit de tabel blijkt dat 31 van de 38 zoekgebieden op dit criterium beoordeeld wordt met -3 (zeer negatief). Een aanzienlijk deel van de zoekgebieden valt in de middenzeef dan ook af vanwege de hinder voor omwonenden.

Zoekgebied		1. Hinder omwonenden	
Nr.	Naam	aantal adressen binnen 3500 m.	aantal adressen binnen 1800 m.
1	Ven-Zelderheide / Reichswald	-2	-3
2	Eckeltsche Bergen	-3	-1
6	Wanssum-Vosseveen	-3	-3
8	Ossendijk-Bakelsedijk	-2	-3
10	Ysselsteyn-Heide	-3	-3
11	Ysselsteyn-Veulen	-2	-3
12	Castenray-Tienray	-3	-3
14	Castenraysche Vennen	-3	-3
16	America-Meteriksebaan	-2	-3
17	Lottum-Houthuizen	-3	-3
18	Horst-Hoogheide	-3	-2
19	America-Graafsebosweg	-3	-3
20	Horst-Dijkerheide	-3	-3
21	Zaarderheiken	-3	-3
24	Venray-Beemdweg	-3	-3
25	Sevenum-Spiesberg	-2	-3
26	Tongerlo	-3	-3
27	Belgenhoek-Het Zinske	-3	-3
28	Boekenderbos N277	-3	-3
29	Heldensebossen-Kesselseweg	-3	-3
30	Helden-Preuskesdijk	-3	-3
31	Heldensebossen-Bevrijdingsweg	-3	-3
32	Heldensebossen-Bovenbos	-3	-3
33	Heldensebossen-Heide	-3	-2
34	Kessel-Kanaaldijk	-3	-3
35	Roode Vennen - Arcen	-2	-3
36	Meijel-Beringe	-3	-3
37	Venray-Energieweg	-3	-3
38	Bergen-Heukelom	-3	-3

6.6 Effecten grootschalige recreatievoorzieningen

Dit criterium heeft betrekking op de mate waarin het hinder veroorzaakt voor op grootschalige intensieve recreatievoorzieningen. Hierbij gaat om verstoring van rust en/of gezinsvriendelijk karakter voor recreanten die op het moment van ervaren hinder van het circuit niet kunnen uitwijken en dus geen alternatief hebben. Voorbeelden van recreatieobjecten gericht op rust zijn bungalowparken en golfbanen. Voorbeelden van recreatieobjecten die gericht zijn op kinderen zijn pretparken. Hoewel deze recreatieobjecten zelf ook geluid veroorzaken, zijn deze activiteiten vanwege het expliciete gezinsvriendelijke karakter mogelijk conflicterend met een circuit. Voor dit criterium is de mogelijkheid van een zeer negatieve beoordeling (-3) niet opgenomen, omdat recreanten, anders dan bewoners, niet permanent aan de effecten blootgesteld worden.

6.6.1 Criteria

Geen objecten binnen 3500 m = 0
 Objecten binnen 3500 m = -1
 Objecten binnen 1800 m = -2

Recreatieobjecten binnen 3500 m en 1800 m

Geluid afkomstig van het circuit conflicteert met grootschalige intensieve recreatievormen die gericht zijn op rust en/of gezinnen. Geluid afkomstig van het circuit kan bezoekers van recreatieobjecten gerust op rust en/of gezinnen mogelijk afschrikken en daardoor leiden tot negatieve economische effecten op de recreatiesector. In de beoordeling is bekeken of grootschalige recreatieobjecten aanwezig zijn binnen 3500 m (piekgeluiden hoorbaar, hinderlijk voor recreanten) en 1800 m (etmaalgemiddelde 40 dB, zeer hinderlijk voor recreanten) van het zoekgebied.

6.6.2 Kaart 2

Op de kaart in de bijlage is per zoekgebied aangegeven hoeveel recreatieobjecten op een afstand 1.800m en 3.500 m (van een willekeurig punt) binnen het zoekgebied liggen. Uit de kaart blijkt langs de Maas en aan weerszijde van de Peelweg N277 veel recreatieobjecten liggen. Dit komt tot uitdrukking in de zoekgebieden 15, 22 en 25, waar binnen het zoekgebied meerdere recreatieobjecten aanwezig zijn. Een bijzonderheid vormt zoekgebied 29, dit zoekgebied is geheel in gebruik als bungalowpark.

6.6.3 Uitkomsten beoordeling

In de onderstaande tabel zijn de zoekgebieden met een negatieve beoordeling voor het criterium effecten op recreatiesector weergegeven. Uit de tabel blijkt dat 16 zoekgebieden beoordeeld wordt met -2 (negatief). Met name de zoekgebieden in omgeving van de toeristische bekende toeristische trekpleisters op de Peelbergen, rond de Heldense bossen en in de omgeving van Arcen komen naar voren in de beoordeling.

Zoekgebied		2. Effecten recreaties
Nr.	Naam	recreatieobjecten binnen 3500 m en 1800 m
22	Sevenum-Evertsoord	-2
25	Sevenum-Spiesberg	-2
16	America-Meteriksebaan	-2
15	America-Lorbaan	-2
26	Tongerlo	-2
28	Boekenderbos N277	-2
31	Heldensebossen-Bevrijdingsweg	-2
21	Zaarderheiken	-2
24	Venray-Beemdweg	-2
13	Ysselsteyn-Zelbergseweg	-2
36	Meijel-Beringe	-2
37	Venray-Energieweg	-2
27	Belgenhoek-Het Zinske	-2
29	Heldensebossen-Kesselseweg	-2
32	Heldensebossen-Bovenbos	-2
35	Roode Vennen - Arcen	-2

6.7 Effecten op natuur

Dit criterium heeft betrekking op effecten van het circuit op van rijkswege beschermde natuurgebieden. In de middenzeef is het maximale geluidniveau voor stiltegebieden gehanteerd voor de mate waarin geluid afkomstig van het circuit een van rijkswege beschermd natuurgebied mag verstoren.

Het criterium oppervlakte EHS betrekking op de mate waarin hinder wordt veroorzaakt op aanwezige beschermde soorten in de EHS (m.n. broedvogels) en de daaraan gekoppelde compensatieplicht.²⁸

Voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geldt geen beginsel van externe werking, maar er kan wel sprake zijn van compensatieplicht als de (geluids)effecten van het circuit schade toebrengen aan beschermde flora- en fauna in de EHS. De mate waarin kans bestaat dat door activiteiten op het circuit schade wordt toegebracht aan soorten in de EHS, is in de middenzeef uitgedrukt in het aantal hectares EHS binnen 400 m van het zoekgebied.

²⁸ Het criterium EHS kan daarnaast als indicatie worden beschouwd van de hinder voor extensieve recreatie (in de EHS).

6.7.1 Criteria

3a. Aanwezigheid beschermde natuurgebieden binnen 1800 m

Beschermde natuurgebieden binnen 1800 m = -3

3a. Aanwezigheid beschermde natuurgebieden binnen 1800 m

Op deze afstand ligt de 40 dB contour van de etmaalgemiddelde geluidsbelasting afkomstig van het circuit. Dit geluidniveau wordt gehanteerd voor de maximale geluidsbelasting in stiltegebieden. Voor gebieden die zijn aangewezen op basis van de Natura 2000 richtlijn gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijn en Nb-wet gebieden), geldt het beginsel van externe werking. Niet alleen activiteiten binnen deze gebieden, maar ook daarbuiten, mogen geen significant negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelstellingen voor deze gebieden. Voor deze gebieden is de afstand van 1800 m (grens matige hinder voor broedvogels) gehanteerd als de grens waarbinnen negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen mogelijk niet kunnen worden uitgesloten.

3 b. Oppervlakte EHS binnen 400 m

0 ha EHS = 0
 < 25 ha EHS = -1
 25 < 50 ha EHS = -2
 > 50 ha EHS = -3

3 b. Oppervlakte EHS binnen 400 m

De mate waarin kans bestaat dat door activiteiten op het circuit schade wordt toegebracht aan soorten in de EHS, is in de middenzeef uitgedrukt in het aantal hectares EHS binnen 400 m van (een willekeurig punt binnen) het zoekgebied. Op deze afstand ligt de 42 dB etmaalgemiddelde geluidsbelasting (over een half jaar gemeten) afkomstig van het circuit. Deze geluidsbelasting komt overeen met ernstige hinder voor broedvogels. Naarmate het aantal hectares binnen 400 m van het circuit toeneemt, wordt de kans groter dat schade wordt toegebracht aan soorten in de EHS en is naar verwachting meer natuurcompensatie noodzakelijk. In de beoordeling is de grens van 50 hectare gehanteerd voor een score van -3, omdat de te verwachten compensatieplicht dan naar verwachting financieel niet meer haalbaar is voor de initiatiefnemer. Daarnaast is meegenomen hoe groot het gebied met een score van -1, -2 of -3 is in verhouding tot het totale zoekgebied. Wanneer een zoekgebied meerdere scores heeft, is de score dat het grootste aandeel heeft in het zoekgebied meegeteld. Hierbij is er van uit gegaan dat een locatie kan worden gevonden binnen dat deel van het zoekgebied.

6.7.2 Kaarten 3A en 3B

Op de kaart 3A in de kaartenbijlage is per zoekgebied aangegeven of binnen een afstand van 1.800 m (van een willekeurig punt) binnen het zoekgebied beschermde natuurgebieden liggen. Uit de kaart blijkt dat voornamelijk zoekgebieden ten oosten van de Maas en ten westen van de Peelweg N277 nabij beschermde natuurgebieden liggen. Twee zoekgebieden (2 en 5) grenzen direct aan het beschermde natuurgebied De Maasduinen.

Op kaart 3B in de kaartenbijlage is per zoekgebied het aantal hectares oppervlakte EHS binnen een afstand van 400 m (van een willekeurig punt binnen het zoekgebied) aangegeven. Uit de kaart blijkt dat locaties 29 en 32 overwegend -3 scoren. Dit kan worden verklaard uit het feit dat deze locaties relatief klein zijn en geheel zijn omsloten door EHS.

6.7.3 Uitkomsten beoordeling

In de onderstaande tabel is de toetsing van de zoekgebieden aan het aspect effecten op natuur weergegeven. Uit de tabel blijkt dat 11 zoekgebieden op het criterium beschermde natuurgebieden binnen 1.800 m beoordeeld wordt met -3 (zeer negatief). Voor deze zoekgebieden kan het significant negatieve effecten op beschermde natuurgebieden niet worden uitgesloten. Daarnaast zijn twee zoekgebieden beoordeeld met -3 op het criterium omvang EHS binnen 400 m. Een dertiental zoekgebieden valt in de middenzeef dan ook af vanwege de effecten op natuur.

Zoekgebied		3. Effecten natuur	
Nr.	Naam	Natuurgebieden (VR+HR+Nb) binnen 1800 m	Omvang (ha's) EHS binnen 500 m
5	Knikkerdorp	-3	0
10	Ysselsteyn-Heide	-3	0
11	Ysselsteyn-Veulen	-3	0
2	Eckeltsche Bergen	-3	-1
15	America-Lorbaan	-3	-1
13	Ysselsteyn-Zelbergseweg	-3	-2
37	Venray-Energieweg	-3	0
27	Belgenhoek-Het Zinske	-3	-2
38	Bergen-Heukelom	-3	-2
8	Ossendijk-Bakelsedijk	-3	-2
29	Heldensebossen-Kesselsseweg	0	-3
32	Heldensebossen-Bovenbos	0	-3
35	Roode Vennen - Arcen	-3	-2

6.8 Schaarste van beschikbare ruimte

Dit criterium heeft betrekking op gebieden die zijn aangewezen voor toekomstige (kapitaalintensieve) ontwikkelingen waarvoor slechts schaars ruimte wordt gereserveerd. Opoffering van deze ruimte voor een circuit, leidt naar verwachting tot vermindering van het bestuurlijke draagvlak in de betreffende gemeente voor de komst van een circuit.

6.8.1 Criteria

Glastuinbouwconcentratiegebied	= -3
Landbouwon ontwikkelingsgebied	= -1
Bedrijventerrein	= -1
Woonwijk	= -3
POG	= -2
POG (EVZ)	= -3

Het circuit kan minder goed – of in enkele gevallen zelfs niet – gevestigd worden in gebieden die in het Provinciaal Omgevingsplan (POL) zijn aangewezen voor nieuwe kapitaalintensieve functies (glastuinbouw, woonwijken) of voor ontwikkeling van nieuwe beschermde waarden (landschap, water). Voor de kapitaalintensieve functies wordt in de ruimtelijke plannen van de provincie en gemeentes slechts schaars ruimte gereserveerd, omdat deze functies veel maatschappelijke weerstand oproepen. Opoffering van deze ruimte voor een circuit, kan leiden tot afname van bestuurlijk draagvlak voor een nieuw circuit.

De gebieden die in het POL zijn aangewezen als Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG), zijn in de middenzeef op twee manieren beoordeeld. In principe is de aanwezigheid van een POG beoordeeld met -1. Indien een zoekgebied een POG doorkruist die fungeert als ecologische verbindingszone (EVZ), is de aanwezigheid van een POG binnen het zoekgebied beoordeeld met -3. In dat geval is er sprake van een groter kwalitatief verlies, omdat EVZ gebieden verbindt met een bijzonder ecologisch karakter (meer variatie van voorkomende soorten).

6.8.2 Kaart 4

Op kaart 4 in de kaartenbijlage zijn gebieden die in het Provinciaal Omgevingsplan (POL) zijn aangewezen voor nieuwe kapitaalintensieve functies (glastuinbouw, woonwijken) of voor ontwikkeling van nieuwe beschermde waarden (landschap, water) aangegeven. Daarnaast zijn op de kaart ruimtelijke ontwikkelingen die staan vermeld op de Nieuwe Kaart van Nederland (NIROV, versie juni 2009) opgenomen. Uit de kaart blijkt onder meer dat met name voor zoekgebieden in en om de agglomeratie Venlo, nieuwe kapitaalintensieve functies zijn voorzien

Uitkomsten beoordeling

In de onderstaande tabel zijn de zoekgebieden met een zeer negatieve beoordeling voor het criterium mate van schaarste van beschikbare ruimte weergegeven. Uit de tabel blijkt dat zes zoekgebieden afvallen in de middenzeef vanwege reservering voor toekomstige functies. Deze zoekgebieden vallen om onderstaande redenen af:

- Zoekgebieden Ossendijk-Bakelsedijk (8) en Peelweg N277 (9) vallen af omdat deze zoekgebieden een toekomstige Ecologische Verbindingszone (EVZ) tussen de nabijgelegen bossen en het Loobeekdal doorkruisen.
- Zoekgebieden Heldensebossen-Bovenbos (32) en Kessel-Kanaaldijk (34) vallen af omdat deze zoekgebieden een toekomstige EVZ tussen de Heldense bossen en de Maas doorkruisen.
- Zoekgebied Meijel-Beringe (36) valt af, omdat dit zoekgebied een toekomstige EVZ tussen het bosgebied bij Heibloem en natuurgebied De Groote Peel doorkruist. Daarnaast is een deel van dit zoekgebied aangewezen als Landbouwon ontwikkelingsgebied (LOG) voor vestiging van intensieve veehouderij.

Zoekgebied		4. Schaarse ruimte
Nr.	Naam	functies waarvoor schaars ruimte beschikbaar is
9	Peelweg N277	-3
34	Kessel-Kanaaldijk	-3
36	Meijel-Beringe	-3
8	Ossendijk-Bakelsedijk	-3
32	Heldensebossen-Bovenbos	-3

6.9 Bereikbaarheid

Dit criterium heeft betrekking op de bereikbaarheid van het circuit bij grootschalige publieksevenementen. Het criterium bereikbaarheid is in de middenzeef vertaald naar de afstand van het zoekgebied tot verbindend wegennet..

6.9.1 Criteria

Afstand tot verbindend wegennet

< 1 km = 0
 1 < 2 km = -1
 2 < 3km = -2
 > 3 km = -3

Het criterium bereikbaarheid is in de middenzeef vertaald naar de afstand van het zoekgebied tot verbindend wegennet. Onder het verbindend wegennet worden in dit onderzoek alle 'gebiedsontsluitingswegen' en 'stroomwegen' verstaan (wegen met een rijsnelheid van 50 km/h, 80km/h en 100-120 km/h). Uitgangspunt daarbij is dat een lange aanvoerroute via smalle landwegen overlast voor omgeving oplevert bij verkeersaantrekkende publieksevenementen. Daarbij is in dit de middenzeef nog geen onderscheid gemaakt tussen autosnelwegen en provinciale wegen²⁹.

6.9.2 Kaart 5

Op de kaart in de bijlage is de afstand van de zoekgebieden ten opzichte van alle gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen (wegen met een rijsnelheid van 50 km/h, 80km/h en 100-120 km/h) in Noord-Limburg weergegeven. Uit de kaart blijkt dat de regio over een fijnmazig wegennet beschikt, waardoor de meeste zoekgebieden op relatief korte afstand van het verbindend wegennet liggen.

²⁹ In de fijne zeef wordt aandacht besteed aan de lokale situatie, onder andere het verschil tussen afwikkeling van pieken op een provinciale weg en een snelweg.

De zoekgebieden op grotere afstand van den gebiedsontsluitingsweg of een stroomweg, liggen voornamelijk in de meer perifere delen van Noord-Limburg nabij de grenzen met Noord-Brabant en Duitsland.

6.9.3 Uitkomsten beoordeling

In de onderstaande tabel zijn de zoekgebieden met een negatieve beoordeling voor het criterium bereikbaarheid weergegeven. Er zijn geen zoekgebieden die op dit criterium zeer negatief (-3) hebben gescoord. Uit de tabel blijkt dat 3 zoekgebieden beoordeeld worden met -2 (negatief). Deze zoekgebieden liggen allen aan de westzijde van de regio, in de gemeenten Venray en Horst aan de Maas.

Zoekgebied		5. Bereikbaarheid
Nr.	Naam	Afstand tot verbindend wegennet
3	Vreedepeel	-2
19	America-Graafsebosweg	-2
13	Ysselsteyn-Zelbergseweg	-2

6.10 Overig (bijzondere situaties)

Dit criterium heeft betrekking op bijzondere lokale situaties, die vestiging van een circuit fysiek onmogelijk maken. Veelal gaat het daarbij om situaties, waarbij het zoekgebied geheel in gebruik is voor een specifieke bestemming die niet of moeilijk verplaatsbaar is. In de middenzeef zijn de volgende bijzondere situaties beoordeeld:

6.10.1 Criteria

Zoekgebied omgeven door water/in de uiterwaarden	= -3
Recent gerealiseerd bedrijventerrein (nog niet in aanmerking voor herstructurering)=	-2
(verspreide) glastuinbouw	= -1
Zoekgebied (deels) in gebruik als zandwinning	= -2
Zoekgebied (deels) in gebruik als vliegveld	= -3
Zoekgebied geheel in gebruik als Bungalowpark	= -3

6.10.2 Kaart

Voor dit criterium is geen kaart opgenomen, omdat bijzondere lokale situaties niet in GIS-bestanden beschikbaar zijn. Van alle zoekgebieden zijn satellietfoto's (Google-earth) bekeken om het huidige gebruik en de fysieke kenmerken van het gebied in beeld te brengen. Deze gegevens zijn gebruikt voor de beoordeling van de zoekgebieden in de tabel.

6.10.3 Uitkomsten beoordeling

In de onderstaande tabel zijn de zoekgebieden met een negatieve en zeer negatieve beoordeling voor het criterium overig weergegeven. Uit de tabel blijkt dat drie zoekgebieden afvallen in de middenzeef vanwege bijzondere situaties, die zeer belemmerend zijn voor vestiging van een circuit. Onderstaande zoekgebieden zijn negatief of zeer negatief beoordeeld:

- Een beperkt deel van zoekgebied Bakelsedijk-Zuid (7) is deels in gebruik als militaire luchthaven (Vliegveld De Peel). Er blijft echter voldoende ruimte beschikbaar voor een circuit, daarom is het zoekgebied desondanks beoordeeld met een score 0.
- Een aanzienlijk deel van de zoekgebieden Venzelderheide-Reichswald (1), Knikkerdorp (5), Carstenray-Teinray (12) en Roode Vennen-Arcen (35) is in gebruik als zandwinning.
- Zoekgebied Vreedepeel (3) is ongeschikt voor vestiging van een circuit, omdat het zoekgebied smaller is dan de minimale breedte/lengte die nodig is voor een circuit.
- Zoekgebied Overloonse Duinen (4) is geheel in gebruik als proefboerderij/onderzoeksinstelling.
- Zoekgebied Heldensebossen-Kesselseweg (29) is geheel in gebruik als bungalowpark.
- Zoekgebied Venray-Energieweg (37) is geheel in gebruik als bedrijventerrein.

Zoekgebied		6. Overig
Nr.	Naam	Bijzondere situaties
7	Bakelsedijk-Zuid	0
5	Knikkerdorp	-2
3	Vreedepeel	-3
1	Ven-Zelderheide / Reichswald	-2
4	Overloonse Duinen	-3
12	Castenray-Tienray	-2
37	Venray-Energieweg	-2
29	Heldensebossen-Kesselseweg	-3
35	Roode Vennen - Arcen	-2

6.11 Eindbeoordeling middenzeef

In de onderstaande tabel zijn de zoekgebieden met de beste totaalscore weergegeven, nadat de zoekgebieden die in de middenzeef één of meerdere malen zeer negatief zijn beoordeeld (-3), zijn afgevalen. Uit de tabel blijkt dat drie zoekgebieden in potentie geschikt zijn voor vestiging van een circuit. Deze zoekgebieden worden in hoofdstuk 7 in de fijne zeef nader onderzocht op hun planologische geschiktheid voor vestiging van een circuit.

Zoekgebied		1. Hinder omwonenden		2. Effecten recreatie	3. Effecten op natuur		4. Schaarse ruimte	5. Bereikbaar- heid	6. Overig	Totaal
Nr.	Naam	aantal adressen binnen 3500 m.	aantal adressen binnen 1800 m.	recreatieobjecten binnen 3500 m en 1800 m	Natuurgebieden (VR+HR+Nb)	Omvang (ha's) EHS binnen 500 m	functies waarvoor schaars ruimte beschikbaar is	Afstand tot verbindend wegennet	Bijzondere situaties	
7	Bakelsedijk-Zuid	0	0	0	0	-2	-1	0	-2	-5
22	Sevenum-Evertsoord	-1	-2	-2	0	-1	-1	0	0	-7
23	Greenport Lane West	-2	0	-1	0	-1	-2	0	-1	-7

7 FIJNE ZEEF

7.1 Inleiding

In de middenzeef is op basis van 'minder harde' criteria voor mens en natuur, en op de gebruikswaarde van een locatie onderzocht welke gebieden de minste beperkingen hebben voor realisatie van een circuit. Als resultaat zijn uit de middenzeef 3 zoekgebieden naar voren gekomen, die in potentie geschikt zijn voor vestiging van een circuit. Deze zoekgebieden worden in de fijne zeef nader onderzocht. Methodisch gezien is in deze zeef meer ruimte voor nuancering en kan gebruik worden gemaakt van gegevens die niet digitaal beschikbaar zijn.

7.1.1 Methodiek

In de fijne zeef zijn de onderstaande stappen gevolgd:

Locatiekeuze binnen het zoekgebied

Binnen het zoekgebied is gezocht naar een zo gunstig mogelijke situering van het circuit op de locatie, waarbij rekening wordt gehouden met de meest bepalende factoren zoals geluidseffecten op mens en natuur, (planologisch) juridische aspecten, maar ook landschappelijke inpassing, bodemgesteldheid, grondeigendommen. Daarbij is uitgegaan van de activiteiten en ontwerp van het circuit uit het (door de RvS vernietigde) bestemmingsplan 'Circuit de Peel' uit 2007. De benodigde omvang van het circuit op een potentiële locatie, wordt gevormd door de geluidsruijnte (zone industrielaawaai), die is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan uit 2007.

Voor zoekgebied Greenport (23) zijn twee locaties nader bestudeerd in de fijne zeef, vanwege de grote omvang van het zoekgebied.

Beoordeling van de locaties aan de hand van de geformuleerde criteria

In de fijne zeef worden deze locaties beoordeeld op vier criteria: gebruikswaarde en toekomstwaarde, planologische geschiktheid, milieu en natuur en maatschappelijke acceptatie. De criteria zijn in paragraaf 7.2 beschreven en toegelicht.

Analyse en risicobeoordeling

Op basis van de beoordeling per criterium is een samenvattend oordeel per locatie gegeven, inclusief risicoanalyse. Dit leidt in principe tot een *ranking* van alternatieven. In hoofdstuk 8 zijn het samenvattende oordeel en risicoanalyse beschreven.

7.2 Criteria

In de fijne zeef worden deze locaties beoordeeld op de vier criteria: gebruikswaarde en toekomstwaarde, planologische geschiktheid, milieu en natuur en maatschappelijke acceptatie. De criteria zijn vertaald naar de volgende aspecten:

Gebruikswaarde en toekomstwaarde

1. Fysieke factoren: Er wordt gekeken naar de bodem en waterhuishouding en het beschikbare oppervlak van een locatie.
2. Economische haalbaarheid: Bij economische haalbaarheid wordt gekeken naar investering, exploitatie en rentabiliteit.
3. Juridische haalbaarheid: Bij het ontwerp wordt in kaart gebracht wat de juridische mogelijkheden en risico's zijn.
4. Economische spin-off: Voor alternatieve locaties wordt mogelijke economische spin-off naar de omgeving in kaart gebracht.

Planologische geschiktheid

5. Beschermde gebieden en belemmeringen: Bij het ontwerp wordt in kaart gebracht hoe omgegaan kan worden met beschermde gebieden en rekening dient te worden gehouden met planologische belemmeringen.
6. Zorgvuldig ruimtegebruik: Het ontwerp wordt dusdanig ingericht dat zorgvuldig omgesprongen wordt met de beperkt beschikbare ruimte.
7. Verkeersafwikkeling: De locaties in de fijne zeef zullen voldoende mogelijkheden tot het afwikkelen van verkeer moeten hebben. Hierbij gaat het met name om verkeer bij evenementen³⁰.
8. Geplande ruimtelijke ontwikkelingen: Er wordt in het ontwerp zo goed mogelijk aangesloten bij geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Milieu en natuur

9. Natuur: Per locatie wordt bekeken welke natuurwaarden op de locatie zelf en in de nabijheid van de locatie aanwezig zijn, die beïnvloed kunnen worden door het circuit. Het gaat hierbij om beschermde soorten en habitats.
10. Geluid: Voor de mogelijke alternatieven wordt gekeken naar de geluidbelasting van woonbestemmingen en andere geluidgevoelige functies tijdens dagelijks gebruik en tijdens evenementen (zie ook bijlage 1: geluid). Hierbij wordt gekeken naar de relevante geluidcontouren volgens de Wet Geluidhinder en beoordeling van hinder bij lagere geluidsbelasting.
11. Landschap en archeologie: In het ontwerp worden maatregelen voor een goede landschappelijke inpassing meegenomen. Voor de alternatieve locaties zal gekeken worden naar welke hoogte van geluidwerende voorzieningen landschappelijk in te passen zijn. Ook wordt gekeken naar de archeologische verwachtingswaarde op die locatie. Afhankelijk van de archeologische verwachtingswaarde (zie bijlage 4) zal een archeologisch bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden. Gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde worden indien mogelijk ontzien.
12. Nabijheid intensieve veehouderij: Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de nabijheid van intensieve veehouderijen. Het ontwerp zal zo ingericht worden dat geen gevoelige onderdelen (zoals tribunes) binnen geurcontouren worden gepland.

³⁰ De hoofdrijbaan van een autosnelweg heeft een veel grotere capaciteit dan een provinciale weg (en kan dus grotere bezoekersstromen verwerken). Echter, de capaciteit van een autosnelweg om piekverkeer op te vangen wordt verminderd door de beperkte hoeveelheid verkeer die via de op- en afritten en de aansluitingen op het onderliggende wegennet kan worden verwerkt. De ligging nabij de aansluiting op een autosnelweg staat dan ook niet automatisch garant voor een betere bereikbaarheid. Dit is bekend geworden als het zogenaamde 'IKEA-effect', waarbij de piektoevoer op de op- en afritten van de autosnelweg vanwege de grote bezoekersstromen naar het woonwarenhuis leidt tot ernstige filevorming.

13. Luchtkwaliteit: Relevant voor het aspect luchtkwaliteit is de Wet luchtkwaliteit 2007. De belangrijkste stoffen bij luchtkwaliteit zijn emissie van stikstof (NO_x) en fijn stof (PM_{10}) en depositiek van ammoniak (NH_3). De in de richtlijn gestelde waarden voor deze stoffen mogen niet overschreden worden.
14. Externe veiligheid: Per alternatieve locatie wordt bekeken of de situering van het circuit voldoet aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Recreatieve inrichtingen (zoals het circuit) vallen onder de beperkt (kwetsbare) objecten. Volgens het BEVI mogen geen beperkt (kwetsbare) objecten in de 10^{-6} risicocontour van inrichtingen worden ontwikkeld. Daarnaast zal aandacht geschonken moeten worden aan de berekening van het groepsrisico.

Maatschappelijke acceptatie

15. Beleving van het circuit: De beleving door mensen van het geluid dat het circuit produceert is een belangrijke factor. Verder is het belangrijk dat de vormgeving van het circuit aansluit bij bestaande ruimtelijke structuren. Menselijke maat en ruimtelijke variatie in vorm en afmetingen spelen hierbij een rol.
16. Verplaatsing probleem: De verplaatsing van het circuit moet in verhouding zijn tot het probleem dat ontstaan is. Met andere woorden een verplaatsing van het circuit mag niet sec een verplaatsing van een probleem betekenen (zonder verdere meerwaarde).

7.3 Zoekgebied Bakelsedijk-Zuid (7)

Het zoekgebied ligt in de gemeente Venray ten westen van de Peelweg (N277), nabij de grens tussen de provincies Limburg en Noord-Brabant. Het zoekgebied is aan de noord- en oostzijde omgeven door bossen en is (deels) in gebruik als militaire luchthaven (vliegveld De Peel). Het bestaande Circuit de Peel ligt binnen dit zoekgebied.



7.3.1 Locatiekeuze

Een groot deel van het zoekgebied Bakelsedijk-Zuid is in gebruik als militaire luchthaven (Vliegveld de Peel). Dit deel van het zoekgebied is niet toegankelijk. Vestiging van een circuit is in dit deel van het zoekgebied dan ook uitgesloten. In het zuidoostelijke deel van het zoekgebied blijft in potentie voldoende ruimte beschikbaar voor een circuit.

Het circuit is geprojecteerd op de locatie van het circuit dat is vastgelegd in het (door de RvS vernietigde) bestemmingsplan 'Circuit de Peel' uit 2007.

7.4 Zoekgebied Evertsoord (22)

Het zoekgebied ligt in de gemeente Horst aan de Maas ten oosten van het dorp Evertsoord en beslaat een groot aaneengesloten gebied aan weerszijden van de Midden Peelweg (N277). Het zoekgebied wordt aan de oost- en westzijde begrensd door bossen. Het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische doeleinden (gemengd bedrijf), bos, golfbaan, voormalige vuilstortplaats en (een deel van) de bungalowparken De Schatberg en De Peelse Golf.



7.4.1 Locatiekeuze

Het circuit is geprojecteerd langs de Midden Peelweg, ten oosten van lintbebouwing van het dorp Evertsoord, ongeveer 500 m ten noorden van de kruising met de Paterstraat.

Deze locatie is gekozen vanwege:

- goede ontsluiting aan de Midden Peelweg;
- de afstand tot grootschalige recreatieve voorzieningen als pretpark Toverland en bungalowpark De Schatberg;
- het vigerend bestemmingsplan De Peelbergen dat via een wijzigingsbevoegdheid mogelijkheden biedt voor ontwikkeling van nieuwe dagrecreatieve voorzieningen op deze locatie;
- de afstand tot de lintbebouwing van Evertsoord;
- de afstand tot golfbaan de Peelbergen.

De locatie is in de huidige situatie in agrarisch gebruik (akkerbouw).

Ten noorden van het circuit liggen een voormalige vuilstort en een mestopslag. Ten zuiden van het circuit ligt een groepsaccommodatie van stichting Jeugdbuitenverblijven De Patrijs.

7.5 Zoekgebied Greenport (23)

Het zoekgebied ligt ten westen van knooppunt Zaarderheiken (A73-A67) in de gemeenten Horst aan de Maas, Peel en Maas en Venlo en beslaat een groot aaneengesloten gebied aan weerszijden van de autosnelweg A67 en de toekomstige verbindingsweg Greenportlane. Het zoekgebied is in gebruik voor uiteenlopende functies. Het noordelijke en westelijke deel van het zoekgebied wordt gebruikt voor agrarische functies (gemengd bedrijf, grondgebonden tuinbouw). Het oostelijke deel van het zoekgebied is in gebruik als bedrijventerrein gericht op distributie en logistiek (Tradeport Venlo). Ten zuiden van de A67 is in het zoekgebied recent een glastuinbouwconcentratiegebied ontwikkeld (Siberië).

In dit zoekgebied zijn twee locaties gekozen, vanwege de uitzonderlijke grote omvang van het zoekgebied.

Masterplan Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 / Greenport Venlo

De regio Noord-Limburg wil met Greenport Venlo een toppositie innemen als centrum van agribusiness en (vers)logistiek. Innovatie en het versterken van de agrologistieke keten zijn speerpunten. De ontwikkeling van een hoogwaardig en aantrekkelijk werklandschap dat letterlijk ruimte geeft aan de ambities hoort daarbij. De Greenport en het werklandschap leveren samen een impuls voor de economie en de leefbaarheid van de regio op. Duurzame ontwikkeling is bij de ontwikkeling de rode draad

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur moet een sprong van 14.000 naar 40.000 banen opleveren. Die banen moeten voor een belangrijk deel hun plek vinden in Klavertje 4 / Greenport Venlo. De bedrijvigheid in het gebied focust zich op agribusiness, glastuinbouw, (vers)logistiek, bijpassende industrie en dienstverlening en onderzoeks- en onderwijsinstellingen. Verschillende bedrijfsfuncties en ketens moeten slim worden gekoppeld zodat meerwaarde ontstaat. Niet alle soorten bedrijven passen in het gebied: doelgerichte vestigingscriteria zijn belangrijk. Net als duurzaamheidsprincipes en een visie op het bij elkaar brengen van de goede mix aan bedrijven. Energiemanagement speelt in het gebied een belangrijke rol. Innovatie en kennisuitwisseling zijn sleutelbegrippen: opleidings- en onderzoeksvoorzieningen worden versterkt.

Economische en duurzaamheidsprincipes via C2C: de natuur als inspiratie

Cradle2Cradle is de filosofie die de natuurlijke levenscyclus weer terug brengt in onze productie. Het is een economische filosofie waarin duurzaam ontwikkelen uitgangspunt is. C2C gaat uit van het sluiten van kringlopen waarbij geen verlies optreedt, integendeel: het doel is waarde toe te voegen. Producten verliezen per saldo geen waarde en worden, in plaats van gerecycled, geupcycled, waarmee ze een volgend leven getransformeerd ingaan. De ambitie in het Masterplan is het gebied te ontwikkelen en in te richten met C2C-principes als inspiratie.

Vestigingsbeleid

De visie op bedrijvigheid in relatie tot de duurzame ruimtelijk-economische structuurversterking is uitgangspunt bij de ontwikkeling van het gebied. Het vestigingsbeleid van de NV speelt hierbij een cruciale rol. De primaire doelgroep voor vestiging in K4 / GPV past:

- binnen de branche-indeling;
- binnen de kwaliteitseisen;
- binnen de C2C-filosofie en wil bijdragen aan de ontwikkelingen;
- is een toevoeging aan de keten / positieve stoffenbalans in het gebied;
- neemt deel aan de collectieve voorzieningen.

Een goede functionele clustering van bedrijven leidt tot een optimale synergie. Dit geldt zowel voor nieuw te vestigen bedrijven als voor bestaande bedrijven. Het flankerende vestigingsbeleid speelt ook een belangrijke rol. Door passende functies met een toegevoegde waarde in het gebied en de omgeving een plek te geven versterkt de NV de samenhang en de meerwaarde van het geheel.

Bron: Masterplan Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 / Greenport Venlo, juli 2009



7.5.1 Locatiekeuze Greenport-Noord (23A)

Het circuit is geprojecteerd nabij de kruising van spoorlijn Nijmegen-Venlo en de Heierhoevenweg, ten zuiden van de (toekomstige) verbindingsweg Greenportlane. De locatie is in de huidige situatie in agrarisch gebruik (akkerbouw). Er bevindt zich een vijftal (burger)woningen op de locatie. De locatie maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4. In de locatiekeuze is rekening gehouden met de in het masterplan ontworpen structuur van 'klaverbladen'. De locatie past binnen een geprojecteerd klaverblad ten zuiden van de Greenportlane.³¹

In de ontwikkeling van Klavertje 4 is Cradle to cradle® een leidend principe. Dit is vertaald naar samenwerking tussen bedrijven en glastuinbouw op het gebied van energie- en afvalstromen, logistiek en distributie. Het terrein voor de Floriade 2012 bevindt zich op circa 500 m ten oosten van de locatie.

³¹ Zie kaartbijlage voor locatie circuit binnen het masterplan Klavertje 4.



7.5.2 Locatiekeuze Greenport-Zuid (23B)

Het circuit is geprojecteerd ten westen van bedrijventerrein Tradeport-Noord. De locatie grenst aan de toekomstige vliegstrip en een geplande verbinding tussen de Greenportlane en de A67. De locatie maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (zie ook Greenport-Noord).

De locatie is in de huidige situatie in agrarisch gebruik (akkerbouw). Er bevinden zich geen (burger)woningen op de locatie.

7.6 Beoordeling

De beoordeling van de alternatieven in de fijne zeef op basis van de geformuleerde criteria en aspecten is weergegeven in onderstaande tabel.

Legenda bij tabel

De tekst beschrijft de invulling van de beoordelingsaspecten.

De kleuren geven als volgt de beoordeling aan:

ROOD	GEEL	GROEN
Mogelijk fataal voor ontwikkeling	Relevant nadeel van ontwikkeling	Voor- en nadelen zijn positief, in balans, of beperkt negatief.

Indien er voor- en nadelen genoemd zijn in één vak is met een + of een – aangegeven of het een voor of nadeel betreft of 0 indien neutraal.

Criteria	Beoordelingsaspecten	Locatie 7 Bakelsedijk Zuid	Locatie 22 Sevenum – Evertsoord	Locatie 23 Greenport – Noord	Locatie 23 Greenport – Zuid
Gebruikswaarde en toekomstwaarde	Fysieke factoren: bodemgesteldheid, waterhuishouding, beschikbaar oppervlak	Goed	Goed	Goed	Goed
	Economische haalbaarheid	Goed, bij beperkte investering	Risico verwerving gronden	Aanzienlijk risico verwerving gronden. Gronden niet allemaal in bezit Greenport. Huidige grondbezitters hebben geanticipeerd op toekomstige bestemming (bedrijventerrein en glastuinbouw). Grondprijs hoog.	Aanzienlijk risico verwerving gronden. Gronden niet allemaal in bezit Greenport. Huidige grondbezitters hebben geanticipeerd op toekomstige bestemming (bedrijventerrein en glastuinbouw). Grondprijs hoog.
	Juridische haalbaarheid (procedureel, rechtszekerheid)	+ Provincie wil meewerken aan verlening milieuvergunning + bouwvergunning is verleend en onherroepelijk	-- Medewerking gemeente: Circuit past niet bij andere voorgenomen ontwikkeling op deze locatie. - Risico planschade jongerenvakantieoord en aangrenzende golfbaan. - Onzeker of provincie wil meewerken aan verlening provinciale milieuvergunning voor deze locatie	-- Medewerking gemeente en ontwikkelaars: circuit past niet binnen uitgangspunten Cradle to cradle® principe t.a.v. samenwerking tussen bedrijven en glastuinbouw op het gebied van energie- en afvalstromen, logistiek en distributie - Onzeker of provincie wil meewerken aan verlening provinciale milieuvergunning voor deze locatie	-- Medewerking gemeente en ontwikkelaars: circuit past niet binnen uitgangspunten Cradle to cradle® principe t.a.v. samenwerking tussen bedrijven en glastuinbouw op het gebied van energie- en afvalstromen, logistiek en distributie - Onzeker of provincie wil meewerken aan verlening provinciale milieuvergunning voor deze locatie

Criteria	Beoordelingsaspecten	Locatie 7 Bakelsedijk Zuid	Locatie 22 Sevenum – Evertsoord	Locatie 23 Greenport – Noord	Locatie 23 Greenport – Zuid
	Economische spin-off	+ Horeca in de omgeving van het circuit profiteert van evenementen (hotelovernachtingen e.d.)	+ Inspelen op behoefte (dag)recreatie (toeristen bungalowparken) + Horeca in de omgeving van het circuit profiteert van evenementen (hotelovernachtingen e.d.) +/-Zowel positieve als negatieve spin-off (passend bij profilering Peelbergen, echter hinder voor deel andere recreatie)	+ Horeca in de omgeving van het circuit profiteert van evenementen (hotelovernachtingen e.d.)	+ Aansluitend bij activiteiten verkeerseducatiecentrum op vliegstrip (Traffic-Port). + Horeca in de omgeving van het circuit profiteert van evenementen (hotelovernachtingen e.d.)
Planologische geschiktheid	Beschermde gebieden en belemmeringen (kabels en leidingen, reserveringen)	Voldoende bouwhoogte resteert ondanks Vliegfunnel	Rekening houden met ondergrondse buisleiding Gasunie aan oostzijde locatie.	Rekening houden met invloedsgebiedspoorlijn Eindhoven-Venlo (route vervoer gevaarlijke stoffen)	Rekening houden met invloedsgebied A67 (route vervoer gevaarlijke stoffen)
	Zorgvuldig ruimtegebruik	+ Ligging naast vliegveld (geen woonbestemming, geen overlast geluid) - Naast natuur	+ Concentratie recreatievoorzieningen Park Peelbergen. - Botst met naastgelegen golfbaan en jongerenvakantietoord. - Conflicterend met rust	+ Ligging op bedrijventerrein - Onzorgvuldig doordat functie circuit geen meerwaarde heeft voor C2C principe dat leidend is (samenwerking andere bedrijven op vlak kringlopen stoffen,	+ Ligging op bedrijventerrein + Ligging naast verwante functie vliegstrip (traffic port) - Onzorgvuldig doordat functie circuit geen meerwaarde heeft voor C2C

Criteria	Beoordelingsaspecten	Locatie 7 Bakelsedijk Zuid	Locatie 22 Sevenum – Evertsoord	Locatie 23 Greenport – Noord	Locatie 23 Greenport – Zuid
			georiënteerde recreatie (de Schatberg) - Past mogelijk niet bij gezinsvriendelijk karakter pretpark Toverland	energie). - Botst met toekomstige naastgelegen golfbaan Greenpark.	principe dat leidend is (samenwerking andere bedrijven op vlak kringlopen stoffen, energie).
	Verkeersafwikkeling	Goed (langs Midden Peelweg)	Goed, langs N277 (Midden Peelweg), maar drukker dan bij Bakelse Dijk,	Matig / slecht. Verkeerspiek na evenementen vormt risico op filevorming op snelwegen. Mogelijk kostbare maatregelen nodig.	Matig / slecht. Verkeerspiek na evenementen vormt risico op filevorming op snelwegen. Mogelijk kostbare maatregelen nodig.
	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Agrarische gebied in omgeving is POG.	- In BP Peelbergen is hier bestemming agrarisch gebied. voorzien - Circuit past niet in wijzigingsbevoegdheid naar dagrecreatie	- Gebied is aangewezen ontwikkeling van glastuinbouw en bedrijvigheid. - Circuit past volgens gebiedsontwikkelings-maatschappij niet in primaire doelstelling Cradle to cradle	- Gebied is aangewezen ontwikkeling van glastuinbouw en bedrijvigheid. - Circuit past volgens gebiedsontwikkelings-maatschappij niet in primaire doelstelling Cradle to cradle
Milieu en natuur	Natuur	Beperkte effecten op ecologie (m.n. broedvogels, weidevogels). Naast EHS (< 25 ha binnen 500 m) Geen effecten Nb-wet	Naast EHS (>25 ha binnen 500 m). Piekgeluiden hoorbaar in Natura 2000-gebied Mariapeel.	< 25 Ha EHS binnen 500m. Geen effecten Nb-wet.	Geen EHS binnen 500m. Geen effecten Nb-wet
	Geluid	0 Wgh ³² : inpassing mogelijk 0 Woningen tot 1800m: 39 0 Woningen tot 3500m: 617	0 Wgh: inpassing mogelijk - Woningen tot 1800m: 121 - Woningen tot 3500m: 1373	0 Wgh: inpassing mogelijk - Woningen tot 1800m: 106 - Woningen tot 3500m: 2543	0 Wgh: inpassing mogelijk - Woningen tot 1800 m: 125 - Woningen tot 2740

³² Wet geluidhinder. Bedoeld wordt hier dat het aantal woningen dat zich binnen de 50dB(A) contour bevindt zeer beperkt is.

Criteria	Beoordelingsaspecten	Locatie 7 Bakelsedijk Zuid	Locatie 22 Sevenum – Evertsoord	Locatie 23 Greenport – Noord	Locatie 23 Greenport – Zuid
			- Gevangenis op 400 m		

Criteria	Beoordelingsaspecten	Locatie 7 Bakelsedijk Zuid	Locatie 22 Sevenum – Evertsoord	Locatie 23 Greenport – Noord	Locatie 23 Greenport – Zuid
	Landschap, archeologie en cultuurhistorie	+ Goed inpasbaar, in rationele heideontginning uit 19 ^e eeuw. 0 Lage tot middelhoge trefkans archeologie	- Tast openheid gebied aan 0 Middelhoge trefkans archeologie	+ goed inpasbaar in landschapsontwerp Masterplan K4 0 Middelhoge trefkans archeologie	+ goed inpasbaar in landschapsontwerp Masterplan K4 - Middelhoge tot hoge trefkans archeologie
	Nabijheid van intensieve veehouderij (stankcirkels)	Binnen geurcontour veehouderijen (inmiddels uitgekocht, maar in vigerend bestemmingsplan nog wel toegestaan).	Veehouderijen naar verwachting op voldoende afstand	Veehouderijen naar verwachting op voldoende afstand	Veehouderijen naar verwachting op voldoende afstand
	Luchtkwaliteit en depositie ammoniak	+ Geen overschrijding grenswaarden Wlk te verwachten 0 Depositie stikstof marginaal, geen meetbare effecten op Natura 2000 gebieden	0 in 2009 geen overschrijding grenswaarden Wlk, maar wel hoge achtergrondconcentraties NO _x en SO ₂ - Verkeersaantrekkende werking van circuit kan mogelijk leiden tot overschrijding grenswaarden Wlk 0 Depositie stikstof marginaal, geen meetbare effecten op Natura 2000 gebieden	0 in 2009 geen overschrijding grenswaarden Wlk, maar wel hoge achtergrondconcentraties NO _x en SO ₂ - Verkeersaantrekkende werking van circuit kan mogelijk leiden tot overschrijding grenswaarden Wlk 0 Depositie stikstof marginaal, geen meetbare effecten op Natura 2000 gebieden	0 in 2009 geen overschrijding grenswaarden Wlk, maar wel hoge achtergrondconcentraties NO _x en SO ₂ - Verkeersaantrekkende werking van circuit kan mogelijk leiden tot overschrijding grenswaarden Wlk 0 Depositie stikstof marginaal, geen meetbare effecten op Natura 2000 gebieden

Criteria	Beoordelingsaspecten	Locatie 7 Bakelsedijk Zuid	Locatie 22 Sevenum – Evertsoord	Locatie 23 Greenport – Noord	Locatie 23 Greenport – Zuid
Maatschap- pelijke acceptatie	Externe veiligheid / hindercirkels bedrijven	+ Geen PR10 ⁻⁶ contour over locatie 0 samenloop evenementen met gebruik vliegveld regelen	+ Geen PR10 ⁻⁶ contour over locatie 0 Invloedsgebied groepsrisico wel relevant	+ Geen PR10 ⁻⁶ contour over locatie 0 Invloedsgebied spoorlijn wel relevant	+ Geen PR10 ⁻⁶ contour over locatie 0 Invloedsgebied A67 wel relevant
	Beleving (hinder, meerwaarde) wonen	+ Weinig woningen en geen buurtschap binnen 3500m (Merselo net buiten 3500 m contour)	-- Buurtschap Evertsoord binnen 1800m, dorpen America en Kronenberg geheel binnen 3500 m	-- Meer dan 100 woningen buitengebied binnen 1800m, aanzienlijke deel van Grubbenvorst en klein deel Sevenum binnen 3500 m	-- Meer dan 100 woningen buitengebied binnen 1800m, hele kern Sevenum binnen 3500 m
	Beleving (hinder, meerwaarde) recreatie	- Hinder voor extensieve recreatie ³³ in omgeving	- Hinder op aangrenzende / nabijgelegen golfbaan - Twee bungalowparken binnen 3500 m	- Hinder op nabijgelegen golfbaan en Greenpark - Hinder bezoekers Floriade 2012 (< 1800 m t.o.v. circuit) - Pieken hoorbaar in uitloopgebied Grubbenvorst	- Bungalowpark BreeBronne binnen 3500 m
	Beleving (hinder, meerwaarde) natuur	- Natuur: ligging aan rand EHS bosgebied en weidevogels op vliegveld	- Grenzend aan EHS, pieken in groot deel stiltegebied Mariapeel hoorbaar.	- / 0 (Park)natuur Greenpark binnen 1800m	- / 0 Pieken hoorbaar in EHS Boekend-Schorweg

³³ In aangrenzend bos: wandel- fiets en ruiterspaden, naturistenterrein (deze ligt verder dan 1000 m) en 2 minicampings op grotere afstand.

Criteria	Beoordelingsaspecten	Locatie 7 Bakelsedijk Zuid	Locatie 22 Sevenum – Evertsoord	Locatie 23 Greenport – Noord	Locatie 23 Greenport – Zuid
	Oplossing in verhouding tot probleem, geen verplaatsing van problemen (referentiesituatie = het oude Circuit de Peel, Bakelsedijk Noord)	0/+ Minder hinder voor bewoners binnen 3500 m door geluidwerende voorzieningen 0/+ Recreatiesituatie verbeterd door betere geluidswerende voorzieningen 0/+ Ligt ook naast natuur (EHS), maar minder effect door geluidswerende voorziening	0 Ligt naast natuur (EHS) - Pieken hoorbaar in stiltegebied Mariapeel -- Aanzienlijk meer inwoners binnen 1800m en 3500m dan bestaand circuit - Ligt nabij golfbaan en jongerenvakantieoord, in nabijheid bungalowparken	+ Oplossing voor ligging in natuur -- Aanzienlijk meer inwoners binnen 1800m en binnen 3500m dan bestaand circuit - Hinder toekomstige golfbaan / Greenpark - Circuit past volgens gebiedsontwikkelings-maatschappij niet in primaire doelstelling Cradle to Cradle.	+ Oplossing voor ligging in natuur -- Aanzienlijk meer inwoners binnen 1800 m en binnen 3500 m dan bestaand circuit - Circuit past volgens gebiedsontwikkelings-maatschappij niet in primaire doelstelling Cradle to cradle

8 AFWEGING EN CONCLUSIES

In voorgaande hoofdstukken is via een proces van trechtering en beoordeling de geschiktheid bepaald van alle mogelijke locaties binnen het zoekgebied voor alternatieve locaties voor Circuit de Peel. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies weergegeven, evenals een beoordeling van de resultaten.

8.1 Afbakening zoekgebied

De regio Noord-Limburg is een reële afbakening voor het zoekgebied voor alternatieven voor het lawaaisportcentrum Circuit de Peel. Dit is gebaseerd op de overwegend regionale behoefte aan sportvoorzieningen, de provinciale doelen van Limburg en het provinciaal Noord-Brabants beleid dat geen mogelijkheden biedt voor vestiging in die provincie.

8.2 Resultaten van het onderzoek: potentieel geschikte locaties

Potentieel³⁴ geschikte locaties

Op basis van de resultaten van de grove zeef resteerden 38 zoekgebieden. In de middenzeef vielen 35 zoekgebieden af, zodat er 3 zoekgebieden resteerden. Binnen het grote zoekgebied 23 Greenport zijn twee locaties gevonden, in de andere zoekgebieden elk één, zodat er vier potentieel geschikte locaties resteerden. Deze zijn integraal beoordeeld in de fijne zeef. Daarbij zijn geen locaties afgevallen. De volgende vier locaties komen daarom als potentieel geschikt uit de beoordeling:

- Locatie 7: Bakelsedijk Zuid
- Locatie 22: Evertsoord
- Locatie 23-Noord: Greenport-Noord
- Locatie 23-Zuid: Greenport-Zuid

8.3 Integrale beoordeling van de locaties

In de fijne zeef zijn de locaties op basis een uitgebreide set van criteria getoetst op hun haalbaarheid. De essentie van die beoordeling wordt hier beschreven:

Locatie 7: Bakelsedijk Zuid

- De locatie Bakelsedijk Zuid scoort voor wat betreft het criterium ‘gebruikswaarde en toekomstwaarde’ op alle aspecten goed. De locatie is technisch en planologisch haalbaar, economisch rendabel te maken en de locatiekeuze is verdedigbaar vanuit met name de ligging aan de Peelweg (bereikbaarheid) en naast het militaire vliegveld de Peel³⁵ (concentratie van lawaaimakers, de geluidzone van het circuit ligt volledig in de reeds bestaande geluidzone industrielawaai van de basis, op de basis zelf en in de directe omgeving zijn geen geluidgevoelige bestemmingen waardoor er voor deze locatie geen hogere waarden aangevraagd hoeven te worden).

³⁴ We noemen de locaties ‘potentieel geschikt’ en niet ‘geschikt’, omdat de beoordeelde locaties weliswaar technisch / planologisch gezien geschikt zijn voor de vestiging van het voornemen, maar pas echt geschikt zijn als uit politiek/bestuurlijke afweging ook blijkt dat medewerking wordt verleend. Dit wordt onderzocht in een volgende fase van het onderzoek.

³⁵ Zie ook de uitspraak van Raad van State betreffende het bestemmingsplan (200801853/1/R2, 2.8.1)

- Van de effecten op *natuur en milieu*, zijn het effect op de natuur, en de ligging in de geurcontour van veehouderijen aangegeven als een relevant nadeel van de locatie: de ligging naast de EHS (bos) en de redelijke natuurwaarden op vliegveld de Peel maken dat er effecten zijn op de natuur. De POG-status van het gebied (provinciaal ontwikkelingsgebied groen) is in het kader van het bestemmingsplan 2007 door de provincie van het gebied afgehaald³⁶. De veehouderijen aan de Bakelsedijk zijn door de initiatiefnemer uitgekocht, zodat de geurcontouren in de huidige situatie niet worden ingevuld. De veehouderijen zijn echter in het vigerend bestemmingsplan nog wel toegestaan. Dit betekent in theorie dat de geurcontouren in de toekomst weer kunnen worden ingevuld. In de praktijk heeft de initiatiefnemer hierover als eigenaar echter controle.
- De *maatschappelijke acceptatie* van de locatie bestaat uit drie aspecten: beleving voor de functie wonen, recreatie en natuur. Voor wat betreft wonen scoort het alternatief goed: er is geen andere geschikte plek in Noord-Limburg waar geen enkel buurtschap binnen 3500 meter afstand (voor methodiek zie hoofdstuk 4) van het circuit is gelegen. In totaal liggen er ca. 40 woningen binnen 1800 m afstand en ca. 620 woningen binnen de 3500 m. De effecten op recreatie zijn beperkt, maar wel relevant. In de nabijheid zijn routes voor externe recreatie gelegen (wandelen, fietsen, paardrijden), op circa een kilometer afstand ligt een naturistencamping en verder weg een tweetal minicampings. Ook de effecten op de natuur kunnen zeker aanleiding zijn voor maatschappelijke weerstand. Hier geldt evenwel dat er geen streng beschermd Nb-wet gebied als de Groote Peel in het geding is, maar een bosgebied met EHS-status, dat doorsneden wordt door de Middenpeelweg en gelegen is naast een militair vliegveld.

Afgemeten aan de referentiesituatie voor dit onderzoek, het voormalige Circuit de Peel, betekent dit initiatief op deze locatie een verbetering van de situatie, door de uitgebreide geluidswerende maatregelen en natuurcompensatie.

Locatie 22: Evertsoord

- *Gebruikswaarde en toekomstwaarde*: vanuit het oogpunt van de gebruiker is de locatie goed geschikt. De haalbaarheid is echter op een aantal punten onzeker: de locatie leidt tot overlast voor de nabijgelegen recreatie (golfbaan, jongerenvakantieoord) en de wat verder weg gelegen terreinen voor verblijfsrecreatie (er bevinden zich twee bungalowparken binnen gehooraafstand van het circuit). Dit kan leiden tot weerstand tegen de ontwikkeling (risico op procedures en planschade) en na realisatie klachten bij de gemeente.

³⁶ Of dit procedureel op de juiste wijze is gebeurd wordt wel betwist, het vormt daarmee een procedureel risico.

- De *planologische geschiktheid* is goed voor wat betreft verkeersafwikkeling en belemmeringen, maar voor wat betreft zorgvuldig ruimtegebruik, geplande ontwikkelingen en luchtkwaliteit is de afweging complexer: een circuit is weliswaar een voorziening voor dagrecreatie, en zou daarmee goed aansluiten bij de functie van de recreatiezone De Peelbergen³⁷. Een circuit is echter ook een 'grote lawaaimaker', en daarmee juist voor veel van die andere recreatieactiviteiten een ongewenste buur. Het wordt daarom beoordeeld als een relevant nadeel van de ontwikkeling op deze locatie. De luchtkwaliteit is een potentieel knelpunt. In 2009 waren er geen overschrijdingen van de grenswaarden uit de Wlk geconstateerd, maar was er wel sprake van hoge achtergrondconcentraties NOx en SO2. De verkeersaantrekkende werking van het circuit kan mogelijk leiden tot overschrijding van de grenswaarden voor deze stoffen.
- De belangrijkste effecten op *natuur en milieu* zijn relevant voor de aspecten natuur (kleine stukken EHS, maar ook piekgeluid hoorbaar in Natura2000 gebied Deurnesepeel & Mariapeel), geluid (relatief veel woningen binnen 1800 m en 3500 m, een gevangen is op 400 m), en de openheid van het landschap die hier kenmerkend is en verloren gaat door de aanleg van de geluidswallen.
- Voor wat betreft de *maatschappelijke acceptatie* is er aanzienlijke weerstand te verwachten vanuit de nabijgelegen (kapitaalintensieve) recreatiesector, buurtschap Evertsoord, en de dorpen America en Kronenberg, die geheel binnen de 3500m contour komen te liggen. In totaal liggen er ca. 120 woningen binnen 1800 m afstand en ca. 1370 woningen binnen de 3500 m.

Ten opzichte van de referentiesituatie is deze locatie nauwelijks een verbetering voor wat betreft de effecten op natuur, maar wel een aanzienlijke verslechtering voor wat betreft de hinderbeleving voor mensen door geluid.

Locatie 23-Noord en 23-Zuid: Greenport-Noord en Greenport -Zuid

De locaties Greenport-Noord en Greenport-Zuid scoren voor wat betreft veel aspecten vergelijkbaar. Ze worden daarom hier samen besproken. Waar ze verschillen wordt dat aangeduid.

- *Gebruikswaarde en toekomstwaarde*: voor de initiatiefnemer zijn beide locaties praktisch geschikt. De economische haalbaarheid is echter een kritisch aspect. De verwervingskosten zijn naar verwachting zeer hoog, omdat de locatie in het streekplan (POL) is aangewezen voor nieuwe kapitaalintensieve functies (bedrijventerrein en glastuinbouwconcentratiegebied). Een circuit is op deze locatie naar verwachting niet exploitabel en heeft geen toekomstige uitbreidingsmogelijkheden.

³⁷ Het is denkbaar dat een circuit op locatie Evertsoord past binnen de concentratie van toeristisch-recreatieve voorzieningen rond de Midden Peelweg (N277). Verschillende activiteiten op het circuit kunnen aan aanvulling vormen in het aanbod van recreatieve dagbesteding (o.m. karten). Het vigerend bestemmingsplan de Peelbergen laat een circuit echter niet toe (bestemming agrarisch gebied). Wel rust er een wijzigingsbevoegdheid op het perceel naar de bestemming dagrecreatie. Het is echter de vraag of alle geplande activiteiten op het circuit, als vorm van dagrecreatie kunnen worden beschouwd. Ze passen in elk geval niet in de milieueffectrapportage die is opgesteld voor de Peelbergen.

- De *planologische geschiktheid* kent ook belangrijke risico's: het is denkbaar dat een circuit op locatie Greenport-Zuid past binnen de concentratie van glastuinbouw en bedrijventerreinen rond de (toekomstige) verbindingsweg Greenportlane. Een circuit past echter niet binnen het vestigingsbeleid voor deze locatie, omdat het circuit geen uitwisseling van energie, grondstoffen en logistiek heeft met andere bedrijven op het (toekomstige) bedrijventerrein Klavertje 4 (Cradle to cradle®-filosofie). De gebiedsontwikkelingsmaatschappij (waarin gezeten de beide betreffende gemeenten en de provincie Limburg) heeft³⁸ aangegeven dat het circuit zeker niet past binnen dit concept. Of planologische medewerking wordt verkregen is dus allerminst zeker. Voor wat betreft zorgvuldig ruimtegebruik scoort de locatie Zuid beter dan Noord. Het is denkbaar dat een circuit op locatie Greenport-Zuid past binnen de concentratie van automotive-activiteiten rond de A67. Verschillende activiteiten op het circuit kunnen aan aanvulling vormen in het aanbod van autotechniek en logistiek gerelateerde activiteiten (o.m. vliegstrip Trafficport).
- De effecten op *natuur- en milieu* zijn gering voor wat betreft natuur (er is zeer beperkt tot geen EHS in de nabijheid) en landschap (goed in te passen in ontwikkeling Greenport). De locaties kennen evenwel beduidend meer woningen binnen de 1800 m contour en veel woningen binnen de 3500 m contour. De luchtkwaliteit is voor beide locaties een potentieel knelpunt. In 2009 waren er geen overschrijdingen van de grenswaarden uit de Wlk geconstateerd, maar was er wel sprake van hoge achtergrondconcentraties NOx en SO2. De verkeersaantrekkende werking van het circuit kan mogelijk leiden tot overschrijding van de grenswaarden voor deze stoffen. Ook de effecten op de verkeersafwikkeling zijn mogelijk problematisch: de verkeerspiek na afloop van evenementen kan leiden tot filevorming op de snelwegen.
- Voor wat betreft de *maatschappelijk acceptatie* geldt dat voor beide locaties het aantal woningen binnen de 3500 m kritisch is. Voor Noord betekent de komst van het circuit dat meer dan 2500 woningen binnen deze zone vallen, waaronder een aanzienlijk deel van Grubbenvorst en een klein deel van Sevenum (piekgeluid hoorbaar), voor Zuid is dat meer dan 2700 woningen, met name de gehele kern van Sevenum. Voor wat betreft recreatie is locatie Noord minder geschikt dan Zuid, vanwege hinder op een golfbaan en Greenpark, het nieuwe uitloophet gebied van Venlo. De maatschappelijke acceptatie van effecten op natuur wordt als goed ingeschat, gezien de beperkte effecten op de EHS.

Vergelijking met de *referentiesituatie* leert dat deze locaties, door hun ligging ver weg van de bij de Peel gelegen natuurgebieden, op dit vlak goed scoren. Ze liggen daardoor echter ook beduidend dicht bij de grotere bevolkingsconcentraties langs de Maas en scoren daarmee beduidend slechter voor wat betreft effecten op de mens.

³⁸ In een gesprek met de gemeente dd. 10/12/2009.

8.4 Ranking, risico's en afweging

Grenzen aan ranking: de rol van een onafhankelijk bureau

In dit onderzoek is op basis van beschreven criteria gekomen tot een viertal locaties voor de activiteiten van Circuit de Peel: de locaties zijn beoordeeld en geanalyseerd op basis van deze criteria, dit zijn de resultaten van de fijne zeef.

Er zijn ('technische') aspecten die een onafhankelijk bureau kan afwegen om te komen tot een oordeel, maar zijn er ook aspecten die een politieke afweging vergen (de dilemma's). Dat betreft hier met name de afweging tussen de effecten op mens en natuur. Zouden wij die, of andere principiële afwegingen (anders dan technische) maken, dan zou onze onafhankelijkheid in het geding komen. We kunnen uiteraard wel wijzen op deze dilemma's.

We beredeneren de mogelijke voorkeur hier dan ook vanuit die dilemma's: waar zou de voorkeur naar uitgaan als effecten op mensen zwaarder wegen, waar als effecten op natuur zwaarder wegen. Daarnaast is de ontwikkeling niet los te zien van de potentiële risico's. Deze zijn met name gelegen in de benodigde politiek/bestuurlijke medewerking, planologisch / juridische risico's, de maatschappelijke weerstand en de economische haalbaarheid.

Ranking en risico's

- Als het *voorkómen van effecten op de mens* voorop staat, dan is de locatie Bakelsedijk Zuid, ofwel handhaving van het circuit dat is vastgelegd in het (door de RvS vernietigde) bestemmingsplan uit 2007 het meest voor de hand liggend. Er is geen andere reële locatie in het zoekgebied waar zo weinig mensen hinder van het initiatief ondervinden. Voor locatie Sevenum zijn dat er ruim 2 maal zoveel, voor Greenport 4 maal zoveel (gebaseerd op het aantal woningen). De beperkte negatieve effecten op de natuur en rust voor extensieve recreatie zijn het minpunt. De effecten op natuur worden echter gemitigeerd en gecompenseerd. Door aanleg van geluidswallen, wordt de geluidbelasting op de omgeving in belangrijke mate beter dan de oorspronkelijke situatie van voor 2007.
- Als het *voorkomen van de effecten op natuur* vooropstaat, dan zijn de locaties op Greenport te verkiezen. Er is hier zo goed als geen natuur (met status EHS) die hinder ondervindt van het initiatief, of het moet in het nog het te ontwikkelen Greenpark zijn. Doordat (grote delen van) dorpen in de geluidscontour van 3500 m vallen wordt verwacht dat veel omwonenden met geluidhinder door het circuit te maken krijgen. Deze verwachting zal maatschappelijke weerstand op roepen en de haalbaarheid onzeker maken. De locatie wordt voor wat betreft effecten op de mens slechter dan de oorspronkelijke situatie, ten tijden van het voormalige Circuit de Peel. Daarnaast is het zeer de vraag of er politiek/bestuurlijk de benodigde (o.a. planologische) medewerking zal worden verleend, gezien het karakter van de beoogde ontwikkeling van Greenport (Cradle to Cradel®, waar een circuit niet in past). Gezien de hoge verwervingskosten die verwacht worden voor de locaties Greenport-Noord en Greenport-Zuid, is het circuit op die plekken waarschijnlijk niet exploitabel.

- De locatie Evertsoord is in principe geschikt, maar combineert *weinig voordelen met aanzienlijke nadelen* ten opzichte van het voormalige Circuit de Peel. Er is op deze locatie nog steeds effect op natuur, zij het minder dan bij het voormalige Circuit de Peel. De natuur en rust op enige afstand maar binnen gehoorafstand is echter wel van grotere waarde: het betreft het Natura2000 en stiltegebied de Deurnse Peel & Mariapeel. Aanzienlijke nadelen zijn evenwel de aantasting van het open landschap, de nabijheid van een kapitaalintensieve, op rust gerichte recreatiesector die botst met het geluid van het circuit (golfbaan, vakantieparken) en het grote aantal woningen, gelegen in drie dorpen (Evertsoord, America en Kronenberg), binnen de zone waarin hinder te verwachten is. Gegeven deze situatie moet rekening gehouden worden met aanzienlijke maatschappelijke weerstand tegen het circuit op deze plaats. Dit maakt de haalbaarheid onzeker.

8.5 Dilemma's en conclusies

In de locatiekeuze voor Circuit de Peel draait het om de afweging tussen maatschappelijk (geluidhinder voor mensen) en natuurbelang. Dit spitst zich toe op de locaties Bakelsedijk zuid enerzijds en Greenport Noord en –Zuid anderzijds. De locatie Evertsoord bevindt zich daar tussen. Bij deze locatie zijn beide belangen in het geding, maar is ook sprake van aantasting van het landschap en de kwaliteit van nabijgelegen recreatiefuncties. Voor de Greenport locaties geldt dat de haalbaarheid zowel maatschappelijk als financieel onzeker is. De vraag is of het daardoor wel reële alternatieven zijn voor de initiatiefnemer. Ook het belang van de aanwezigheid van een centrum voor lawaaisport (auto- en motorsport) moet worden meegenomen in de afwegingen. Het reguleert namelijk de motorsportbeoefening op één (beheersbare) locatie. De conclusie dat het planologisch mogelijk maken van een locatie in Noord Limburg zowel in het belang is van natuur als maatschappij achten we gerechtvaardigd. Of daarbij maatschappelijk of natuurbelang zwaarder moet wegen is een politiek dilemma.

9 REFERENTIELIJST

Alternatievenonderzoek Circuit de Peel, 4 mei 2006./ Royal Haskoning.

Bestemmingsplan Circuit de Peel, 26 oktober 2007. Royal Haskoning.

Milieueffectrapportage Circuit de Peel, 1 juni 2007. Royal Haskoning.

Masterplan Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 / Greenport Venlo, juli 2009. In opdracht van stuurgroep Greenport.

Milieuvergunning Circuit de Peel, 2008. Royal Haskoning.

Nieuwe kaart van Nederland. www.nieuwekaart.nl/

Provinciaal omgevingsplan Limburg. Provincie Limburg, herziening 2008.

Bijlage 1

Gebiedsafbakening

INVENTARISATIE VAN HUIDIGE AUTOSPORT EN MOTORCROSSCIRCUITS

Ovalracing

Naam	Adres	Activiteiten
Internationale ovalracing (voldoet aan internationale BRISCA¹ richtlijnen)		
Circuit de Peel	Bakelsedijk Zuid, Venray	Ovalracing, speedway, stockcar
Midland Circuit	Talingweg 89 8218 NX Lelystad Nederland	stockcarracing, kartraces, motorsport, slalomtesten, diverse andere takken van auto- en motorsport, recreatiekartbaan en rijvaardigheidstrainingen.
Camso	Chemin Lutun 10 7784 Warneton België	Ovalracing, speedway
Diverse grootschalige ovalracing circuits in Engeland		
Kleinschalige ovalracing (voldoet niet aan internationale BRISCA richtlijnen)		
Circuit de Polderputten	Autosportstadion "de Polderputten" Hanetangerweg 5a Ter Apel	Ovalracing, Euromasters? en hotrods
Posterholt	Akerstraat, Posterholt	Ovalracing, speedway

1: BRISCA: British Stockcar Association

Wegcircuits (géén ovalracing)

Naam	Adres	Activiteiten
Circuit Zolder	Terlaemen 30 Gemeente Heusden- Zolder	Autoraces (o.a. speedway), motorraces
TT-circuit Assen	De Haar 9 9405 TE Assen	Auto- en motorraces
Circuit Park Zandvoort	Burgemeester van Alphenstraat 108 2041 KP Zandvoort	Autoraces (hoofdzaak), motorraces

Regionale circuits voor outdoor karting, motorcross en rallyracing

Noord en Midden Limburg:

Naam	Adres	Activiteiten
Circuit de Reulsberg, Horst	Witveldweg, Horst (parallel aan de A73)	Motorcrossbaan (alleen voor leden van motorcrossclub Horst)
Motorcrossbaan Well	Wezerweg, Well (ter hoogte van waterplas bij park de Maasduinen)	Motorcrossbaan (alleen voor leden van motorcrossclub Well)
Circuit de Peel	Bakelsedijk Zuid, Venray	Motorcrossbaan, outdoor karting
Circuit De Leveroijse dijk	Leveroijse dijk, Nederweert	Motorcross (MC de Peelrijders)
Circuit MCZL Kolibri	Europaweg-Noord (Brunssum-Waubach) te Waubach	Motorcross

Oost Brabant (niet limitatief):

Naam	Adres	Activiteiten
Circuit Park Berghem	Zevenbergseweg 45 5351 PG Berghem (Oss)	Outdoor karting
Circuit de Witte Ruysheuvel Oss	Aengelbertlaan 60 5342 LA Oss	Motorcross

Eurocircuit Valkenswaard	Kempervennedreef, 5563 VB Valkenswaard	(Rally)races en motorcross
Circuit de Landsard	Landsardseweg 45-47 5657 AB Eindhoven	Motorcross (MAC Veldhoven) en outdoor karting
Circuit De Ketelberg	Willibrorduslaan 39 5521 KB Eersel	Motorcross (MC Eersel)
Motorcross Lierop	Kerkenhuis 4 5715 BP Lierop	Motorcross (MAC Lierop)
Circuit de Vossenbergh	Simonsohoekse Bos in Meijel	Motorcross (MCC Meijel)
Circuitpark de Kuilen	Fazanteweg 15 5453 JM Langenboom	Motorcross (MCC Mill)
Circuit Lombok	Hertraksestraat ong, St. Agatha bij Cuijk	Motorcross (Cuykse Cross Club),
Circuit Duivenbos	Oplooseweg ong, Overloon	Motorcross (Motorsport Vereniging Overloon)
Radiocircuit Stevensbeek	Radioweg ong, Stevensbeek	Motorcross (OMC Oploo)
Circuit 't Snekke	Rijkevoortseweg ong. Boxmeer	Motorcross (MCC Boxmeer)
Circuit Bezuidenhout	Bezuidenhout te Boekel	Motorcross (MAC Mova '83)
Circuit de Budeler Bergen/Circuit de Legerplaats	Schoordijk te Budel	Motorcross MCC de Kempennrijders
Circuit 't Stort	Nieuwe Strumptebaan, Ulicoten	Motorcross (MCC Baarle-Nassau- Hertog)
Circuit Biest-Houtakker	reyweg, 5084 Biest-Houtakker	Motorcross (MCC Biest- Houtakker, MCT de Dreef)
Circuit de Galgenberg	Hoeveneseweg, Liessel	Motorcross (MC Deurne)
Wolfsboschcircuit	Energieweg 9, Gemert	Motorcross (MAC St Christoffel)
Circuit MAC de Helm	Veldbeemd / Keersluisweg te Helmond	Motorcross (MAC de Helm)
Wielewaal Circuit	Pikoreistraat, Reusel	Motorcross (MC de Wielewaal)
Circuit Het Kasteel	Tivoliweg 5, Rosmalen	Motorcross (MC Les Vites)
Gerwina Circuit	Lieshoutsweg, Son	Motorcross (MC Son)

Gelderland-Zuid

Circuit Groesbeek	Nijmeegsebaan 5 6561 KE Groesbeek	Motorcross (MBC De Zeven Heuvelen)
-------------------	--------------------------------------	---------------------------------------

Bekende initiatieven:

- motorcrossbaan bij Echt (nabij de A2)



Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn

Legenda

- Landen
- Provinces
- Zoekgebied Noord Limburg

Type Circuit

- Internationale ovalracing (voldoet aan internationale BRISCA richtlijnen; openstelling > 8 uur per week)
- Kleinschalig ovalracing (voldoet niet aan internationale BRISCA richtlijnen; openstelling < 8 uur per week)
- Wegcircuit (geen ovalracing)

Titel:
Autoracecircuits in (inter-)nationaal verband

Project:
9S2272 - Circuit de Peel

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

Datum:
29 jun 2010

Schaal:

Figuur:
1

ROYAL HASKONING
HASKONING NEDERLAND B.V. IS A COMPANY OF ROYAL HASKONING



Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn

Legenda

 Zoekgebied Noord Limburg

Type Circuit

-  Internationale ovalracing
(voldoet aan internationale BRISCA richtlijnen;
openstelling > 8 uur per week)
-  Outdoor Karting
-  Motorcross
-  Rally

Titel:
Regionale circuits voor ovalracing, outdoor
karting, motorcross en rallyracing

Project:
9S2272 - Circuit de Peel

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

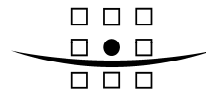
Datum:
29 jun 2010

Schaal:

Figuur:
2



Bijlage 2 Geluid

**ROYAL HASKONING****Memo**HASKONING NEDERLAND B.V.
MILIEU

Aan : Project Circuit de Peel
 Van : Frank van Hout
 Datum : 13 november 2009
 Kopie :
 Onze referentie : 9S2272.F0/M/FvH/Nijm

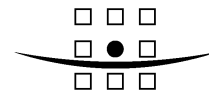
Betreft : Afstand maatschappelijke weerstand

Om het aandachtsgebied rond een circuit – waarin mogelijk sprake is van maatschappelijke weerstand vanwege de aanwezigheid van race-gerelateerde geluiden – te bepalen, is in het alternatievenonderzoek de volgende methode gehanteerd:

1. Als aard van de (woon-)omgeving is de meest stille categorie volgens de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening d.d. 21 oktober 1998 gehanteerd. Deze categorie betreft een zogenoemde landelijke omgeving. Uitgaande van het gebruik van een circuit in uitsluitend de dagperiode volgt hieruit een richtwaarde (L_{eq}) van 40 dB(A). Het betreft dan de meest strenge benadering aangezien de richtwaarden (tabel 4 van de Handreiking), uitgaande van een circuit dat niet als grote lawaaimaker wordt aangemerkt.
2. Buiten de 40 dB contour zijn alleen luidruchtige activiteiten nog hoorbaar zoals de start van een wedstrijd of het gelijktijdig accelereren van voertuigen bij het uitkomen van bochten. Deze meest (meer dan gemiddeld) luidruchtige momenten van een race komen in de omgeving tot uitdrukking in de vorm van maximale geluidniveaus (L_{Amax}). Wanneer een maximaal geluidniveau, dit is een kortdurende verhoging van de geluidimmissie, boven het gemiddeld te verwachten geluidniveau (L_{eq}) uitstijgt is deze duidelijk waarneembaar. Voor dit verschil is een op ervaringen gebaseerde waarde van 5 dB gehanteerd.
3. In een landelijke omgeving zijn maximale geluidniveaus van 45 dB(A) daarmee als duidelijk waarneembaar te kwalificeren. We merken op dat in situaties waarin maximale geluidniveaus van 45 dB(A) optreden de bijbehorende gemiddelde geluidniveaus (L_{eq}) veelal lager dan 40 dB(A) zijn.
4. In de situatie voor het geplande Circuit de Peel zijn berekeningen uitgevoerd betreffende de te verwachten maximale geluidniveaus in de omgeving. Hierbij is rekening gehouden met geluidschermen rond het circuit met een hoogte van 12,6 meter boven maaiveld. Verder is een uitvoering van de raceauto's volgens de best beschikbare technieken het uitgangspunt geweest. Uit de berekeningen volgt dan dat maximale geluidniveaus van 45 dB(A) op ca. 3500 meter buiten het circuit zullen optreden. In situaties waarin de best beschikbare technieken in mindere mate zijn meegenomen zullen grotere afstanden dan 3500 meter berekend worden.

Akoestisch onderzoek Geluidvarianten Circuit De Peel

31 mei 2007
Definitief rapport
9S2272.01



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND BV
MILIEU

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

(024) 328 42 84 Telefoon

(024) 323 61 46 Fax

info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Akoestisch onderzoek
	Geluidvarianten Circuit De Peel
Verkorte documenttitel	Akoestisch onderzoek
Status	Definitief rapport
Datum	31 mei 2007
Projectnaam	Circuit De Peel
Projectnummer	9S2272.01
Opdrachtgever	Gemeente Venray
Referentie	9S2272.01/R0001/Nijm

Auteur(s)	ing. F.J.M. van Hout
Collegiale toets	ir. J.J.M.P. Schinck
Datum/paraaf	b.a. 31 mei 2007
Vrijgegeven door	Ir. M.C.J. Ruiter
Datum/paraaf	31 mei 2007

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
2 BEDRIJFSGEGEVENS	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Representatieve bedrijfssituatie	2
2.3 Tonale toeslag	3
3 GELUIDMETINGEN	5
3.1 Aanpak	5
3.2 Methoden	5
3.3 Apparatuur	6
3.4 Geluidmetingen	6
4 BEREKENINGEN	7
4.1 Inleiding	7
4.2 Maatgevende bronemissie	7
4.3 Geluidvarianten	8
4.4 Rekenresultaten	9
4.5 Evaluatie effecten geluidemissie	10
5 GELUIDREDUCERENDE VOORZIENINGEN	11
5.1 Geluidreducerende maatregelen/ BBT	11

Bijlagen:

1. Invoergegevens rekenmodel Va6
2. Kaarten in beschouwing genomen geluidvarianten

1 INLEIDING

In deze bijlage is aandacht besteed aan de uitgangspunten waarop de berekeningen van de geluidcontouren rondom het circuit zijn gebaseerd. Daarnaast zijn de in beschouwing genomen geluidvarianten beschreven en de rekenresultaten onderling vergeleken.

In hoofdstuk 2 wordt de bedrijfsvoering behandeld. In hoofdstuk 3 zijn de geluidmetingen vermeld en hoofdstuk 4 geeft de resultaten van de berekeningen. Tenslotte worden geluidreducerende maatregelen in hoofdstuk 5 beschreven.

2 BEDRIJFSGEGEVENS

2.1 Algemeen

Ten behoeve van het onderzoek is o.a. gebruik gemaakt van de navolgende gegevens:

- bedrijfsvoeringgegevens volgens opgave door Maessen Bedrijven;
- voor de lay-out van het terrein gaan we uit van de tekening van Architectenbureau Olieslagers.

2.2 Representatieve bedrijfssituatie

Uitgangspunt van het onderzoek is dat de wedstrijdactiviteiten op de huidige locatie en de toekomstige locatie qua tijdsduur met elkaar overeenkomen: vergelijkbaar wat betreft rijtijden, aantal voertuigen, soort voertuigen e.d.. Wat wel wijzig is bijvoorbeeld de geluidemissie of de mate van afscherming.

Tabel 2.1 Tijdsduur activiteiten zowel voor de huidige situatie als bij uitvoering van het voornemen.

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

Het circuit is daarmee meer dan 8 uur per week opengesteld. Er is dan sprake van een geluidgezoneerd terrein in het kader van de Wet geluidhinder.

Onderstaand volgt een nadere beschrijving van de genoemde activiteiten en de bijbehorende bronsterkten:

- *Autorace/ stockcars wedstrijd*

De bronsterkte op basis van onze metingen van een stockcar (formule 1) is 117 dB(A), voor de overige klassen gedurende de wedstrijddag namelijk de Hotrods en de stockcars formule 2 is eveneens ca. 117 dB(A) gemeten. Autorace vindt plaats op de grote oval, de stockcars rijden op de kleine oval. De wedstrijdduur is vijf uur gelijk verdeeld over beide banen. Mede op basis van de te verwachten spreiding in de bronsterkte van de verschillende voertuigen ten opzichte van de gemeten waarde aan 1 voertuig en de grotere oval (en de daarmee gepaard gaande hogere rijsnelheid) gaan we uitsluitend bij de autorace uit van een bronsterkte op de grote oval van 120 dB(A) (zie ook hoofdstuk 5).

- *Crossmotoren wedstrijd*

Voor de wedstrijden met crossmotoren is uitgegaan van een bronsterkte van 118 dB(A), deze bronsterkte kan bereikt worden na toepassing van geluiddempers. Tijdens wedstrijden zijn 40 motoren in de baan tussen 10.00 en 18.00 uur met een effectieve rijtijd van 67% per motor. Tijdens trainingen zijn 20 motoren in de baan.

- *Karts*

De geluidemissie vanwege karts tijdens training en wedstrijd is akoestisch gelijkwaardig. Tijdens trainingen zijn 20 karts gedurende 6 uur op de baan met een bronsterkte van 110 dB(A). De bronsterkte van 110 dB(A) wordt bereikt na toepassing van een verplicht gestelde uitlaatgeluiddemper.

- *Radiografische auto's*

10 mini-stockcars zijn gelijktijdig op de baan gedurende 3 uur in de dag met een bronsterkte van 106 dB(A). Tijdens wedstrijden zijn geen 10 maar 6 auto's in de baan, de effectieve rijtijd is dan 50%. Om deze redenen is de geluidemissie vanwege wedstrijden geringer dan tijdens normale (trainings-)omstandigheden.

- *Productieauto's en ambulancetraining*

Maximaal zijn 6 auto's in de baan gedurende 6 uur, de gehanteerde bronsterkte is 120 dB(A) per auto. Dit is exclusief een geluidreducerende voorziening.

2.3 Tonale toeslag

Alle bovengenoemde activiteiten vinden plaats in de periode tussen 07.00 uur en 19.00 uur. In het kader van vergunningverlening ingevolge de Wet milieubeheer vallen alle genoemde activiteiten onder de aangevraagde situatie, de zogenaamde representatieve bedrijfssituatie. Onder andere op grond van de uitspraak van de Raad van State nr. 200509908/1 d.d. 4 oktober 2006 (MCC Boxmeer) kunnen wedstrijden niet gezien worden als incidentele bedrijfssituaties maar moeten wedstrijden beschouwd worden als representatieve bedrijfssituaties. Van tonaal geluid is op enige afstand van de baan tijdens het rijden van karts en crossmotoren, beide inclusief geluiddempers, geen sprake

meer, zie ook rapport RA 857-1 d.d. 12 december 2006 (pag. 30-33) 'Onderzoek met betrekking tot de geluidimmissie van motorcrossmotoren en motorcrosssterreinen' van Peutz in opdracht van KNMV te Arnhem. De bepalende (grootste) geluidcontour vanwege een wedstrijddag 'autorace/ stockcars' bevat wel een tonale component.

In overleg met de provincie is besloten om de zonegrens te berekenen exclusief een tonale toeslag. Uiteraard wordt bij de vergunningverlening Wm de tonale toeslag wel in rekening gebracht.

3 GELUIDMETINGEN

3.1 Aanpak

D.d. 16 maart 2007 zijn door Royal Haskoning geluidmetingen verricht aan verschillende typen raceauto's op het terrein van circuit De Peel. De geluidmetingen zijn uitgevoerd aan diverse raceauto's en een kart. De geluidmetingen zijn uitgevoerd aan een:

- Stockcar V6;
- Stockcar formule 1 V8;
- Stockcar formule 2;
- Hotrod;
- Quad YFZ 450;
- Kart 125cc.

Alle raceauto's beschikten over een uitlaatdemper. De kart was uitgevoerd met een 'dubbele' uitlaatdemper. De Hotrod beschikte verder over een geluidabsorberend uitgevoerd motorcompartiment.

De systematiek van de geluidmetingen is onderstaand opgenomen.

Alle voertuigen zijn aan 4 zijden gemeten op een afstand van 5 m (hoogte microfoon 1,5 m). Deze geluidmetingen betroffen stilstaande voertuigen waarbij de motor draaide met een toerental van 5000 tot 5500 toeren per minuut. Dit toerental is gangbaar tijdens wedstrijden.

Tevens zijn per voertuig een aantal passages gemeten op tenminste 7,5 m afstand. De afstand tussen het rijdend voertuig en de vaste microfoonpositie op een hoogte van 2 m was op het wegdek gemarkeerd. In de praktijk vonden passages ook op enigszins grotere afstand dan 7,5 m plaats, uiteraard is de meetafstand dan aangepast. Het toerental tijdens passages was eveneens 5000 tot 5500 toeren per minuut. Ter bepaling van de bronsterkten is per passage het equivalente geluidniveau gemeten over een afstand van ca. 15 m aan weerszijden van de microfoon. Hierdoor bestond gezien vanuit de microfoon eveneens zicht op de achterzijde (uitlaatzijde) van de voertuigen.

3.2 Methoden

De gehanteerde meet- en rekenmethoden luiden als volgt:

- Methode II-2, Geconcentreerde bronnen, ter bepaling van bronsterkten van puntbronnen;
- Methode II-8, Berekening overdracht, ter bepaling van de geluidsniveaus in de omgeving.

Deze methoden zijn vastgelegd in de Handleiding Meten en rekenen industrielawaai (HMRI) van 1999.

3.3 Apparatuur

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende apparatuur:

- real time frequency analyzer, type B&K 2260 met microfoon en voorversterker;
- sound level calibrator, type B&K 4230.

De gebruikte meetapparatuur wordt jaarlijks gecontroleerd, gekalibreerd en gecertificeerd door een door de Nederlandse Calibratie Organisatie erkende organisatie.

Voor de aanvang van de metingen en na de metingen werd het gehele meetsysteem gekalibreerd voor de geluiddruk.

Tijdens de metingen was de meetmicrofoon steeds voorzien van een windbol. De windsnelheid was niet van invloed op de uitgevoerde metingen.

3.4 Geluidmetingen

Op basis van de gemeten equivalente geluidniveaus zijn de diverse bronsterkten (bronvermoggenniveaus ref 10^{-12} W) berekend en in de onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 1: Bronsterkte (L_{WR}) in dB(A) op basis van geluidmetingen

Voertuig	Bronsterkte L_{WR} in dB(A)					
	O.b.v. meting <i>Links</i>	<i>Rechts</i>	<i>Voor</i>	<i>Achter</i>	<i>Gemiddeld over 4 zijden</i>	O.b.v. passage <i>Rijdend</i>
Stockcar V6	115	106	106	106	110	117
Stockcar F1 V8	113	115	116	113	114	117
Stockcar F2	108	112	114	107	111	116
Hotrod	111	114	113	120	116	115
Quad 450cc	110	110	112	106	110	112
Kart 125cc	105	110	102	110	108	110

Rijdende voertuigen leveren doorgaans hogere bronsterkten op dan stilstaande voertuigen uitgaande van gelijke toerentallen.

We hanteren in de rekenmodellen de bronsterkten voor de verschillende categorieën zoals ze in de bovenstaande tabel vetgedrukt zijn opgenomen.

De in de tabel vermelde bronsterkten behoren alle bij voertuigen die voorzien zijn van ten minste een uitlaatdemper. De bronsterkten van stockcars en hotrods zijn dan lager dan de waarden die hiervoor destijds in akoestische onderzoeken gebruikt werden.

4 BEREKENINGEN

4.1 Inleiding

De geluidimmissie in de omgeving van het circuit is berekend met behulp van het computerprogramma Geonoise V5.31. De werkwijze van de programmatuur is conform methode II.8 uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (HMRI) van 1999. De gebruikte invoergegevens staan vermeld in bijlage 1 van dit geluidrapport.

De verschillen in geluidimmissie lopen per raceactiviteit sterk uiteen. Voor het MER is nagegaan bij welke activiteit de geluidimmissie het sterkst is. Deze situatie is vervolgens maatgevend voor de uitgevoerde berekeningen inzake de in beschouwing genomen geluidvarianten. Dit betekent dat met de rekenresultaten de slechtst denkbare situatie voor het milieu wordt weergegeven. De vaststelling van de maatgevende geluidemissie is verder toegelicht in 4.2.

In totaal zijn zes geluidvarianten beschreven en doorgerekend (zie 4.3). Hierbij is onderzocht welke vorm van geluidafscherming het meest effectief is. Het betreft varianten gebaseerd op de volgende keuzes:

- Gebruikte materialen: geluidwal of scherm;
- Bijplaatsing van extra schermen.
- Verschillen in de hoogte van de geluidafscherming.

De rekenresultaten zijn op kaarten weergegeven (zie bijlage 2) en in 4.4 beschreven. In 4.5 zijn de resultaten geëvalueerd en is aangegeven hoe hier in het MER mee is omgegaan.

4.2 Maatgevende bronemissie

Gelet op de gemeten bronsterktes en de duur waarop de omgeving hieraan wordt blootgesteld hebben de volgende sportactiviteiten de meeste invloed op de omgeving:

- Motorcross tijdens wedstrijddagen met 40 motoren gedurende zes uur;
- Autoraces tijdens wedstrijddagen met 25 voertuigen gedurende vijf uur

De overige activiteiten (trainingen, andere voertuigen) hebben ten opzichte van deze wedstrijdvormen een relatief beperkte invloed omdat of minder voertuigen aanwezig zijn of omdat de bronsterkte beduidend lager is.

In onderstaande tabel zijn de meest relevante invoergegevens per wedstrijddag samengevat (zie tabel 4.1).

Tabel 4.1. Invoergegevens per wedstrijddag voor autoraces of motorcross

Wedstrijd	Duur	Bronsterkte	Aantal voertuigen	Ligging circuit
Autoraces	2 x 2,5 uur	120 en 117	25	Combinatie van groot en klein circuit
Motorcross	6 uur	118	40	Klein circuit

Een motorcrosswedstrijd speelt zich op het crosscircuit af: een zandbaan die het noordelijk deel van het binnenterrein in beslag neemt. Voor de racewedstrijden van auto's wordt een enkele maal per jaar gebruik gemaakt van een combinatie aan

baanmogelijkheden: de grote ovale baan samen met het stockcarcircuit. Voor de berekening is uitgegaan van een gebruiksduur van 2,5 uur per baan.

De bronemissies zijn gebaseerd op een beperkt aantal metingen bij snelheden die oplopen tot honderd kilometer per uur. Daarom is voor het gebruik van de grote oval waarbij de snelheid kan oplopen tot ongeveer 150 km/uur uitgegaan van een bronsterkte van 120 dB(A).

Gelet op de inrichting van het circuit is uitgegaan van het voornemen. Dit wil zeggen dat de racebanen aan drie zijden zijn omgeven door een geluidwal van tien meter hoog en aan de vierde zijde worden afgeschermd door een tribune van twaalf meter hoog. Tussen tribune en geluidwal liggen openingen waarlangs de banen bereikbaar zijn.

De berekende geluidimmissie van de hiervoor genoemde wedstrijdvormen zijn op kaart 1 en 2 weergegeven. Hieruit blijkt dat omgeving het sterkst te maken heeft met het geluid van autoraces op het gecombineerde circuit. Het ruimtebeslag van 50 dB(A) contour is in deze situatie het grootste, ongeveer 3 maal groter de vergelijkbare contour in geval van een motorcrosswedstrijd.

Conclusie

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

4.3 Geluidvarianten

De verandering in geluidbelasting is voor meerdere varianten uitgewerkt waarbij verschillende uitgangspunten voor de geluidafscherming zijn gehanteerd. De volgende varianten zijn in beschouwing genomen:

Geluidvariant 1 (Va1)

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

Geluidvariant 2 (Va2)

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

Geluidvariante 3 (Va3)

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

Geluidvariant 4 (Va4)

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

Geluidvariant 5 (Va5)

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

Geluidvariant 6 (Va6)

In deze laatste geluidvariant is de inrichting van de geluidwal(scherf) verder geoptimaliseerd op basis van de rekenresultaten van vorige varianten. In deze variant wordt uitgegaan van gekanteld scherm op een geluidwal van 8,5 meter hoog. De totale hoogte is 12,6 m. Dit scherm sluit aan beide kanten aan op de hoofdtribune en komt qua vorm overeen met het afdak van de hoofdtribune. Het overhellende scherm eindigt in het horizontale vlak op 4 m afstand van de grote oval. De binnenkant van het scherm is bekleed met geluidabsorberend materiaal. De berekende geluidimmissie is weergegeven op kaart 10 (zie bijlage 2).

Samengevat

In de eerste vier varianten wordt uitgegaan van een geluidwal (-scherm) van tien meter hoog. Hiermee wordt onder meer duidelijk hoe groot het verschil in geluidimmissie is bij gebruikmaking van verschillende materialen: aarden wal en een scherm (variant 1 en 2). Met de varianten 3 en 4 wordt vastgesteld hoe groot de bijdrage is van verrijdbare schermen en het plaatsen van extra schermen rond het stockcircuit. Met variant 5 tenslotte wordt nagegaan wat het effect is als de geluidafscherming substantieel wordt verhoogd tot 15 meter. En met de laatste variant is de geluidafscherming verder geoptimaliseerd door het scherm te kantelen en in hoogte aan te laten sluiten op de tribune.

4.4 Rekenresultaten

Zoals hiervoor vermeld zijn de rekenresultaten op kaart weergegeven (zie bijlage 2). Het betreft twee immissiecontouren waarbij al dan niet rekening is gehouden met een tonale toeslag van 5 dB(A). In onderstaande tabel is het ruimtebeslag van deze contouren weergegeven en is tevens aangegeven of er woningen binnen de respectievelijke contouren vallen.

Tabel 7.2. Effecten geluidimmissie

Beoordelingsaspect	Voorkeursgrenswaarde	Va1	Va2	Va3	Va4	Va5	Va6
Geluidsbelast oppervlak (ha)	> met toeslag	536	536	526	526	360	253
	> zonder toeslag	200	200	194	195	99	60
Aantal geluidsbelaste woningen	> met toeslag	10	10	10	10	5	3
	> zonder toeslag	3	3	3	3	2	2

In rekenposities bij woningen zijn de te verwachten maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) in dB(A) berekend. Op basis van de verrichte geluidmetingen en ervaringsgegevens verkregen bij onderzoeken naar circuits elders blijkt dat tijdens autoraces (stockcars, speedway, e.d.) de maximale geluidsniveaus (4 tot) 5 dB(A) hoger zijn dan de

equivalente geluidniveaus. Bij de twee dichtbij gelegen woningen leidt dit tot maximale geluidniveaus van ca. 60 dB(A), bij de overige woningen zoals aan de overzijde van de N277 zullen maximale geluidniveaus van ten hoogste 55 dB(A) optreden.

4.5 Evaluatie effecten geluidemissie

Het verschil in schermhoogte (10 meter of 15 meter) laat een aanzienlijke reductie in de geluidbelasting van de omgeving zien. In variant 5 (Va5) neemt in vergelijking met de eerste vier varianten (Va1 t/m Va4) de geluidbelaste oppervlakte (>50 dB(A) zonder toeslag) met ruim honderd hectare af. Dat wil zeggen 50% minder in vergelijking met geluidbelast oppervlak bij een schermhoogte van 10 meter.

Het verschil in schermhoogte en vorm is ook goed zichtbaar in de contourenplaatjes die berekend zijn voor de varianten met een geluidwal van 10 meter (Va1 t/m Va4). De tribune aan de oostzijde is 12 meter hoog. Hierdoor valt de hinder aan de oostzijde sterker terug dan aan de andere zijden (zie kaart 5 t/m 8).

Uit de vergelijking van Va1 en Va2 wordt duidelijk dat het onderscheid in toegepaste materialen (wal of scherm) minimaal is (zie kaart 5 en 6). De effecten zijn vergelijkbaar groot.

Het plaatsen van verrijdbare schermen (vijf meter hoog) waarmee de geluidwal rond de arena geheel sluitend wordt gemaakt en de extra schermen rond het autospeedway circuit laten slechts in negatieve zin verschillen zien. Het geluidbelaste oppervlak neemt hierdoor licht toe. Deze toename wordt veroorzaakt door de reflectie van het geluid op de aanwezige schermen.

Verreweg de beste resultaten biedt de inrichting volgens geluidvariant 6, waarin is uitgegaan van een gekanteld scherm met een maximale hoogte 12,6 meter. Dit hangt vooral samen met gesloten constructie, de toepassing van geluidabsorberend materiaal aan de binnenkant van het scherm en de gekantelde ligging. In vergelijking met variant 5 neemt de geluidbelaste oppervlakte (>50 dB(A) zonder toeslag) nog verder af, namelijk met ruim honderd hectare. Dat wil zeggen 50% minder in vergelijking met geluidbelast oppervlak bij een schermhoogte van 10 meter. Bij geen enkele woning wordt de waarde van 50 dB(A) exclusief toeslag overschreden.

5 GELUIDREDUCERENDE VOORZIENINGEN

5.1 Geluidreducerende maatregelen/ BBT

Maatregelen aan de geluidbronnen betreffen het toepassen van geluiddempers op de uitlaatsystemen van crossmotoren, karts en stockcars. Het betreft hier niet slechts een theoretische reductie, voor alle genoemde categorieën zijn passende geluiddempers verkrijgbaar met een effect op de totale geluidemissie van de voertuigen van globaal 2 tot 7 dB. Verder is een organisatorische maatregel voorzien, bestaande uit het uitsluiten van activiteiten in de avondperiode.

Tenslotte nog enkele opmerkingen:

- Met het tonale karakter van het geluid is tijdens het rijden van stockcars rekening gehouden. Het rekenmodel bevat de werkelijke bronsterkten, de tonale straffactor wordt in een later stadium na berekening van de geluidniveaus toegepast. De op kaart gepresenteerde 45 en 50 dB(A) contouren exclusief toeslag zijn identiek aan de contouren 50 inclusief en 50 dB(A) exclusief toeslag.
- Voor de berekening van de 42 en 47 dB(A) contour ten behoeve van de beschrijving van de effecten op natuur is geen rekening gehouden met de tonale toeslag.
- De voertuigen waaraan geluidmetingen plaatsvonden zijn stiller dan op dit moment gangbaar is. Volgens de initiatiefnemer zullen alle voertuigen die van het nieuwe circuit gebruik maken, aan deze verplichting moeten voldoen. De gemeten waarden zijn daarmee representatief.
- In de berekeningen is verder rekening gehouden met het feit dat verschillende klassen gelijktijdig kunnen rijden. Karts en motorcross kunnen gelijktijdig optreden. Tijdens autospeedway is er verder geen sprake van overige race- of crossactiviteiten.
- Cumulatie is vooralsnog niet beschouwd, in de omgeving van het circuit bevinden zich geen bedrijven of infrastructuur met een significante en continue geluidemissie.
- Productieauto's (bijvoorbeeld porsches) kunnen zonder een grote uitlaatdemper, zoals aangetroffen ten tijde van de geluidmetingen, een bronsterkte bezitten van 120 dB(A). Door het beperkte aantal van maximaal 6 gelijktijdig rijdende productieauto's zal de bijbehorende geluidemissie lager zijn dan tijdens wedstrijden met circa 25 stockcars.

Bijlage 1

Invoergegevens rekenmodel

Model:Hoogte geluidscherm 12.6 m - raceauto's grote(120) + kleine oval(117)

Groep:grote+kleine-oval

Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Id	Omschrijving	Pb (u) (D)	Pb (u) (A)	Pb (u) (N)	X	Y	Hoogte
021	autospeedway/stockcar	6.197	--	--	189009.11	392458.81	1.00
022	autospeedway/stockcar	6.197	--	--	189012.17	392418.10	1.00
023	autospeedway/stockcar	6.197	--	--	188984.09	392381.81	1.00
024	autospeedway/stockcar	6.197	--	--	188943.30	392396.86	1.00
025	autospeedway/stockcar	6.197	--	--	188935.16	392441.26	1.00
026	autospeedway/stockcar	6.197	--	--	188929.87	392478.00	1.00
027	autospeedway/stockcar	6.197	--	--	188928.79	392516.26	1.00
028	autospeedway/stockcar	6.197	--	--	188950.56	392545.07	1.00
029	autospeedway/stockcar	6.197	--	--	188989.68	392538.38	1.00
030	autospeedway/stockcar	6.197	--	--	189004.18	392503.93	1.00
031	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	189057.18	392507.97	1.00
032	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	189031.49	392362.80	1.00
033	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	188956.08	392360.96	1.00
034	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	188919.07	392424.78	1.00
035	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	188910.23	392504.17	1.00
036	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	188900.71	392581.65	1.00
037	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	188911.76	392652.89	1.00
038	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	188947.87	392681.04	1.00
039	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	188998.03	392680.52	1.00
040	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	189034.98	392650.24	1.00
041	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	189048.37	392584.64	1.00
042	raceauto (grote oval)	5.202	--	--	189065.29	392428.60	1.00

Model:Hoogte geluidscherm 12.6 m - raceauto's grote(120) + kleine oval(117)

Groep:grote+kleine-oval

Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Id	Maaiveld Brontype	Pb(%) (D)	Pb(%) (A)	Pb(%) (N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k
021	0.00 Normaal	51.642	--	--	25.00	83.60	105.00	106.80	109.30	110.80	110.40
022	0.00 Normaal	51.642	--	--	25.00	83.60	105.00	106.80	109.30	110.80	110.40
023	0.00 Normaal	51.642	--	--	25.00	83.60	105.00	106.80	109.30	110.80	110.40
024	0.00 Normaal	51.642	--	--	25.00	83.60	105.00	106.80	109.30	110.80	110.40
025	0.00 Normaal	51.642	--	--	25.00	83.60	105.00	106.80	109.30	110.80	110.40
026	0.00 Normaal	51.642	--	--	25.00	83.60	105.00	106.80	109.30	110.80	110.40
027	0.00 Normaal	51.642	--	--	25.00	83.60	105.00	106.80	109.30	110.80	110.40
028	0.00 Normaal	51.642	--	--	25.00	83.60	105.00	106.80	109.30	110.80	110.40
029	0.00 Normaal	51.642	--	--	25.00	83.60	105.00	106.80	109.30	110.80	110.40
030	0.00 Normaal	51.642	--	--	25.00	83.60	105.00	106.80	109.30	110.80	110.40
031	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
032	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
033	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
034	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
035	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
036	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
037	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
038	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
039	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
040	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
041	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70
042	0.00 Normaal	43.351	--	--	27.50	100.00	116.60	112.20	111.90	110.00	105.70

Model:Hoogte geluidscherm 12.6 m - raceauto's grote(120) + kleine oval(117)

Groep:grote+kleine-oval

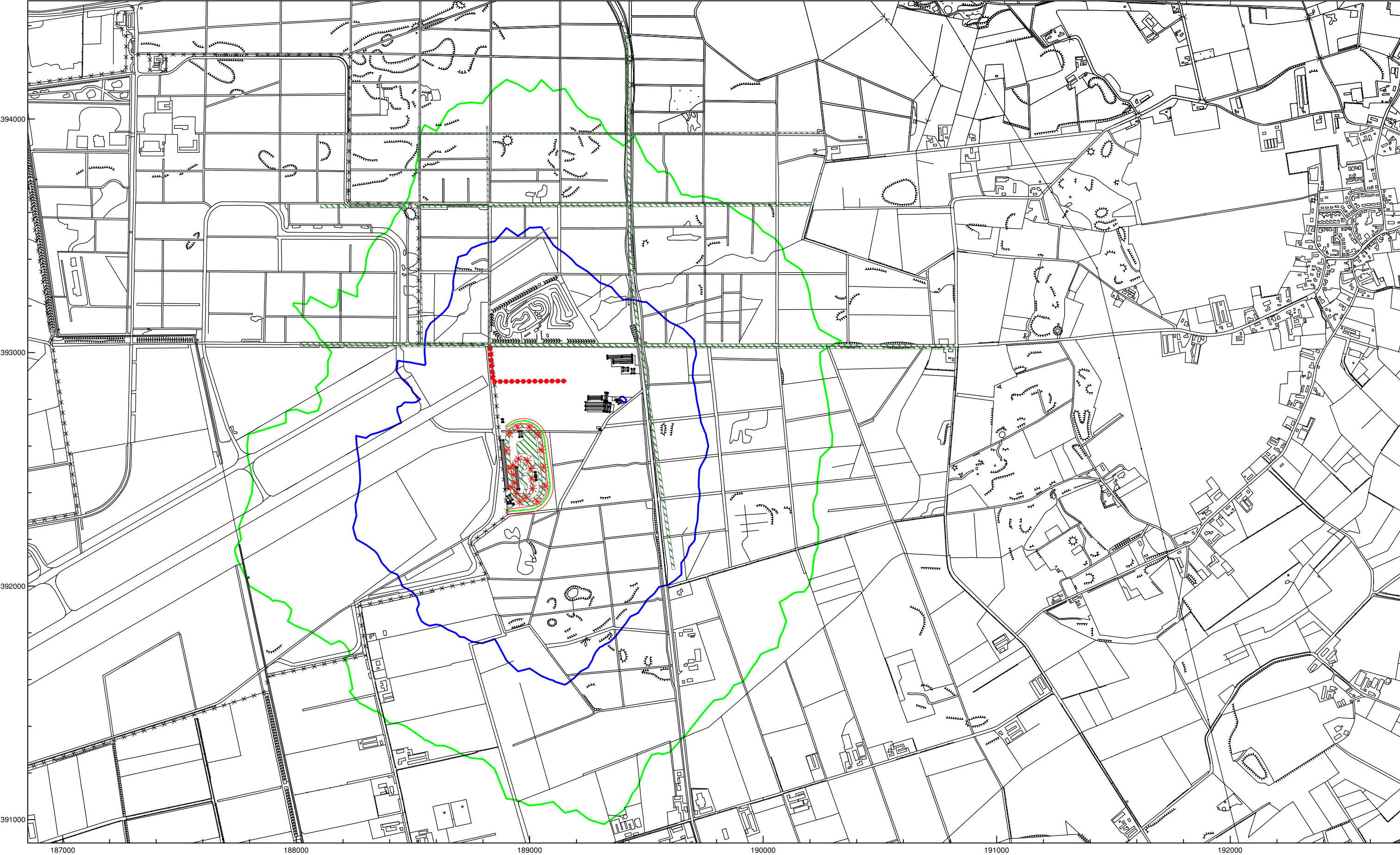
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

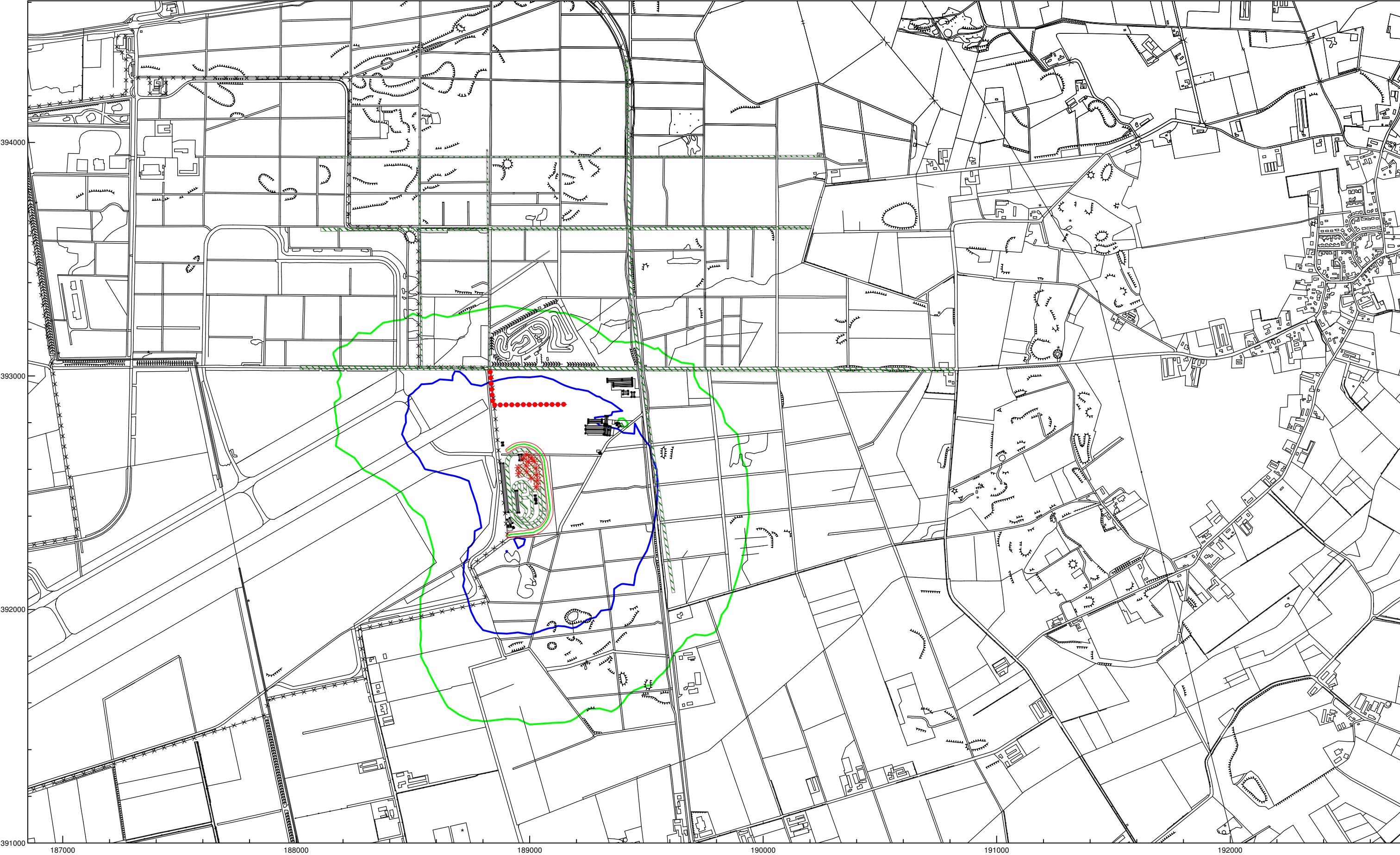
Id	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Groep	ID groep	item ID
021	108.00	102.20	116.76	stockcars	3	1864
022	108.00	102.20	116.76	stockcars	3	1880
023	108.00	102.20	116.76	stockcars	3	1881
024	108.00	102.20	116.76	stockcars	3	1882
025	108.00	102.20	116.76	stockcars	3	1883
026	108.00	102.20	116.76	stockcars	3	1884
027	108.00	102.20	116.76	stockcars	3	1885
028	108.00	102.20	116.76	stockcars	3	1886
029	108.00	102.20	116.76	stockcars	3	1887
030	108.00	102.20	116.76	stockcars	3	1888
031	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1865
032	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1869
033	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1870
034	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1871
035	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1872
036	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1873
037	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1874
038	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1875
039	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1876
040	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1877
041	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1878
042	98.20	93.00	119.70	raceauto (grote oval)	4	1879

Bijlage 2

Kaarten geluidvarianten

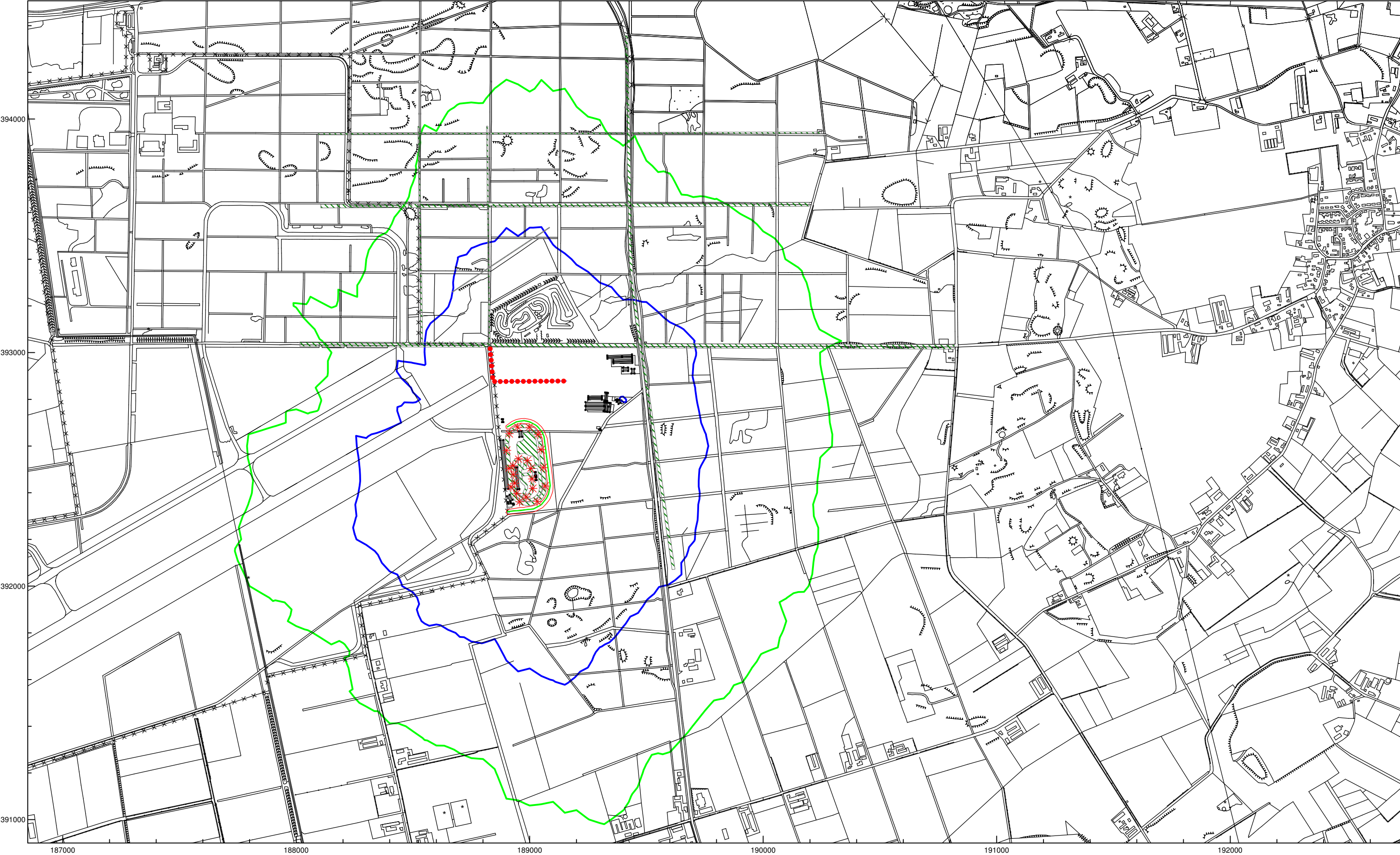
OVERZICHT KAARTEN EN UITGANGSPUNTEN BEREKENINGEN						
				Circuit		
WOON EN LEEFMILIEU: Voorkeursgrenswaarde (50 dB(A) met en zonder tonale toeslag				Huidig	Nieuw circuit	Nieuw circuit
Nr	Titel	Type activiteit	Geluidwerende voorziening	circuit	Grote Oval	Kleine oval
Kaart 1	Voornemen: geluidimmissie autoracewedstrijd	autoracewedstrijd	geluidwal 10 meter, niet gesloten		2,5 uur 120 dB(A)	2,5 uur 117 dB(A)
Kaart 2	Voornemen: geluidimmissie motorcrosswedstrijd	motorcrosswedstrijd	geluidwal 10 meter, niet gesloten			6 uur 118 dB(A)
Kaart 3	Nulalternatief (NA)	autoracewedstrijd	geluidwal 4 meter, niet gesloten	5 uur 117 dB(A)		
Kaart 4	Nulalternatief, historisch (NAhis)	autoracewedstrijd	geluidwal 4 meter, niet gesloten	5 uur 124 dB(A)		
Kaart 5	Geluidvariant 1 (Va1)	autoracewedstrijd	geluidwal 10 meter, niet gesloten		2,5 uur 120 dB(A)	2,5 uur 117 dB(A)
Kaart 6	Geluidvariant 2 (Va2)	autoracewedstrijd	geluidscherm 10 meter, niet gesloten		2,5 uur 120 dB(A)	2,5 uur 117 dB(A)
Kaart 7	Geluidvariant 3 (Va3)	autoracewedstrijd	geluidwal 10 meter, geheel gesloten		2,5 uur 120 dB(A)	2,5 uur 117 dB(A)
Kaart 8	Geluidvariant 4 (Va4)	autoracewedstrijd	geluidwal 10 meter, geheel gesloten, extra scherme		2,5 uur 120 dB(A)	2,5 uur 117 dB(A)
Kaart 9	Geluidvariant 5 (Va5)	autoracewedstrijd	geluidwal(scherme) 15 meter, geheel gesloten		2,5 uur 120 dB(A)	2,5 uur 117 dB(A)
Kaart 10	Geluidvariant 6 (Va6)	autoracewedstrijd	geluidwal(scherme) 12,6 meter, overhellend, geheel gesloten		2,5 uur 120 dB(A)	2,5 uur 117 dB(A)
NATUUR: 42 en 47 dB(A)						
Kaart 11	Nulalternatief (NA) gelet op natuur	zie kaart 3				
Kaart 12	Nulalternatief historisch gezien (NAhis) gelet op natuur	zie kaart 4				
Kaart 13	Geluidvariant 1 (Va1) gelet op natuur	zie kaart 5				
Kaart 14	Geluidvariant 6 (Va6) gelet op natuur	zie kaart 10				

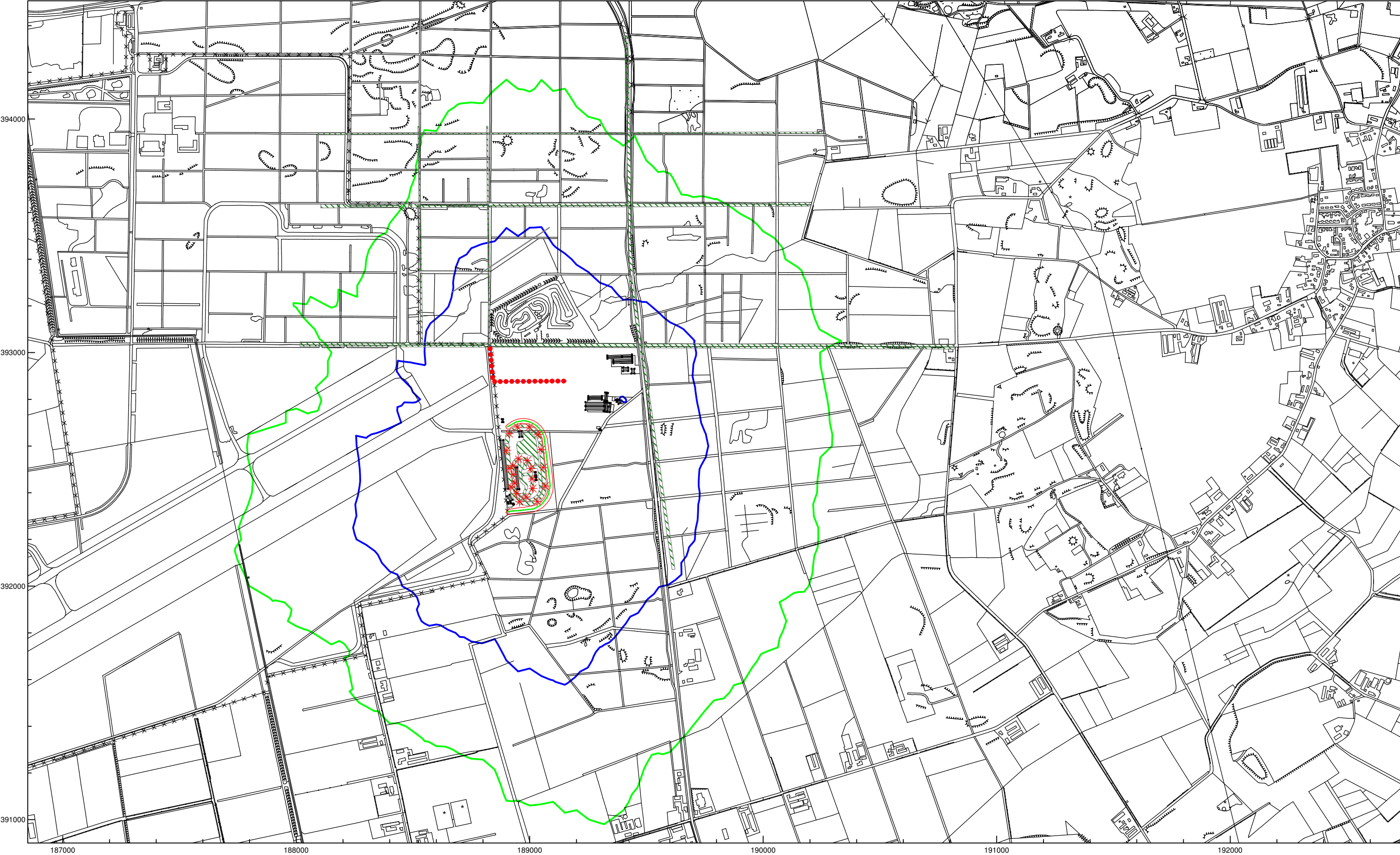


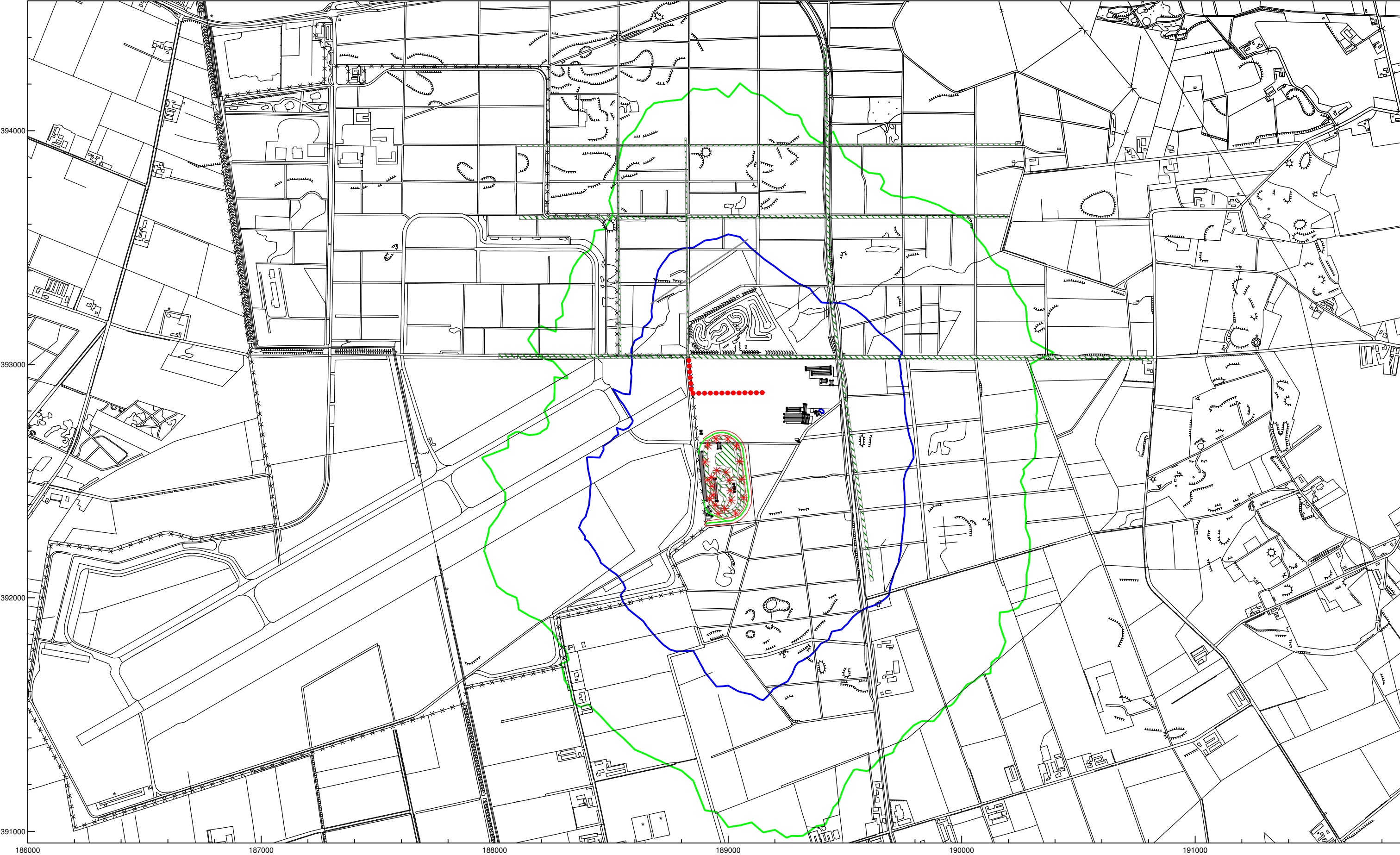


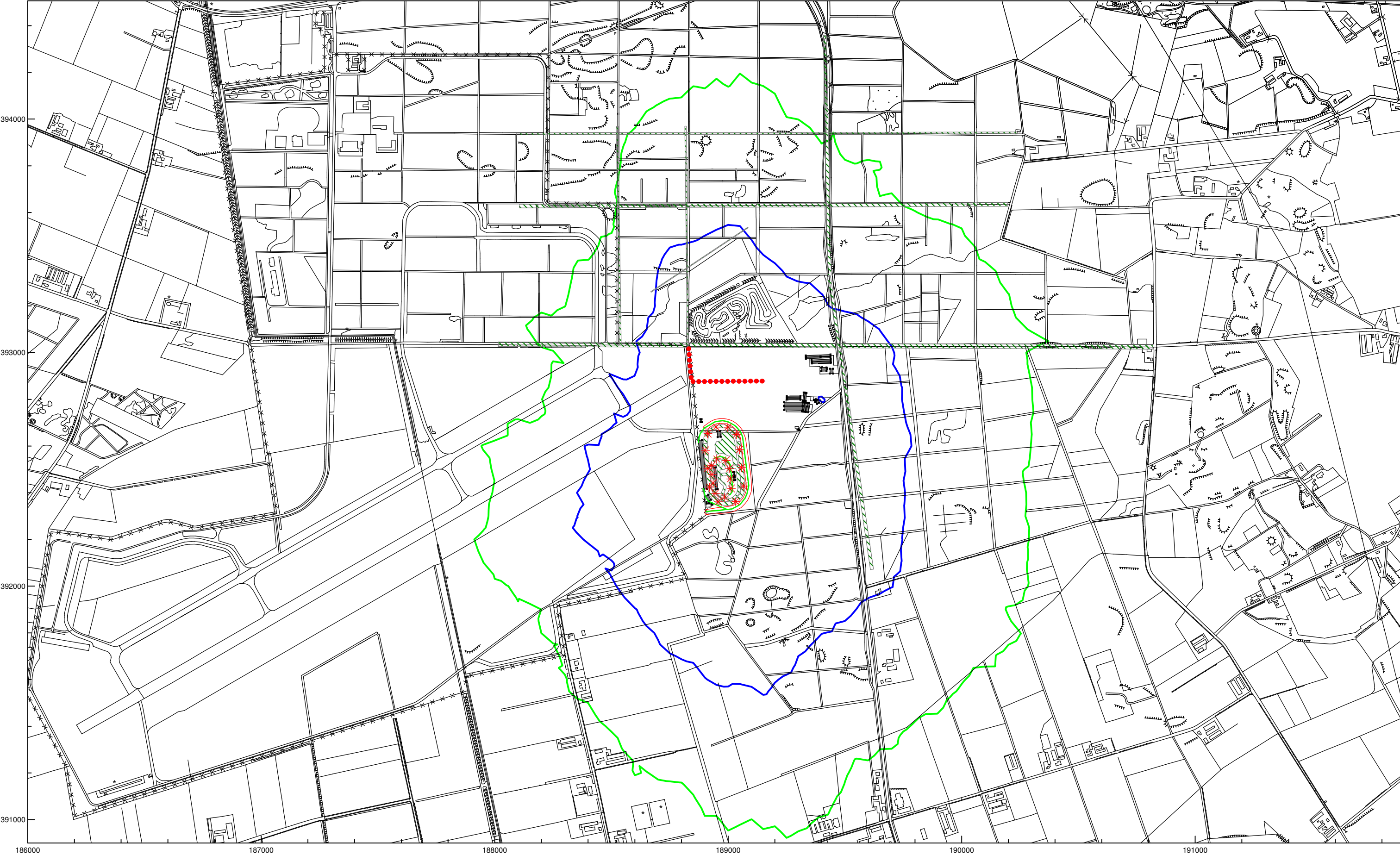


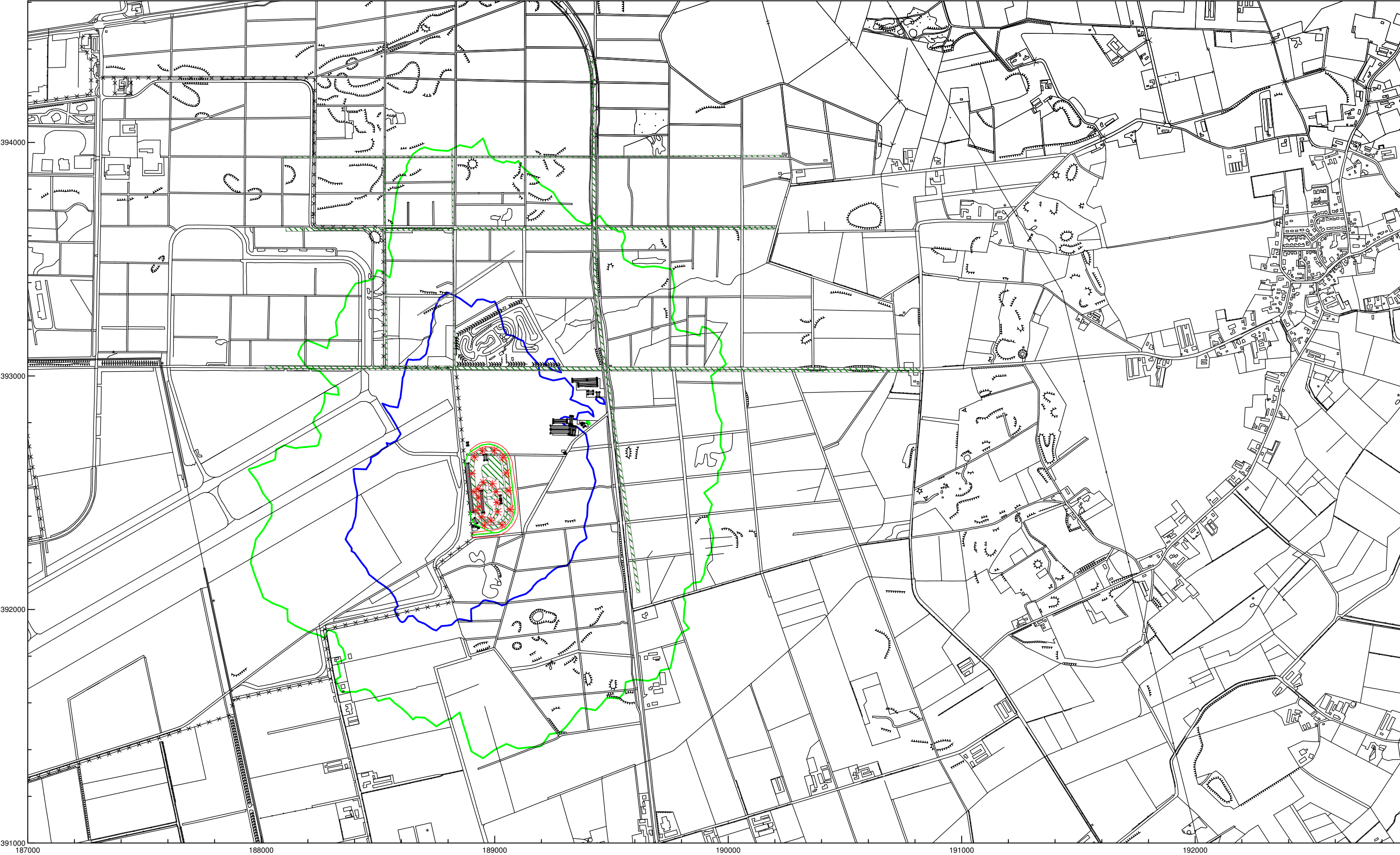


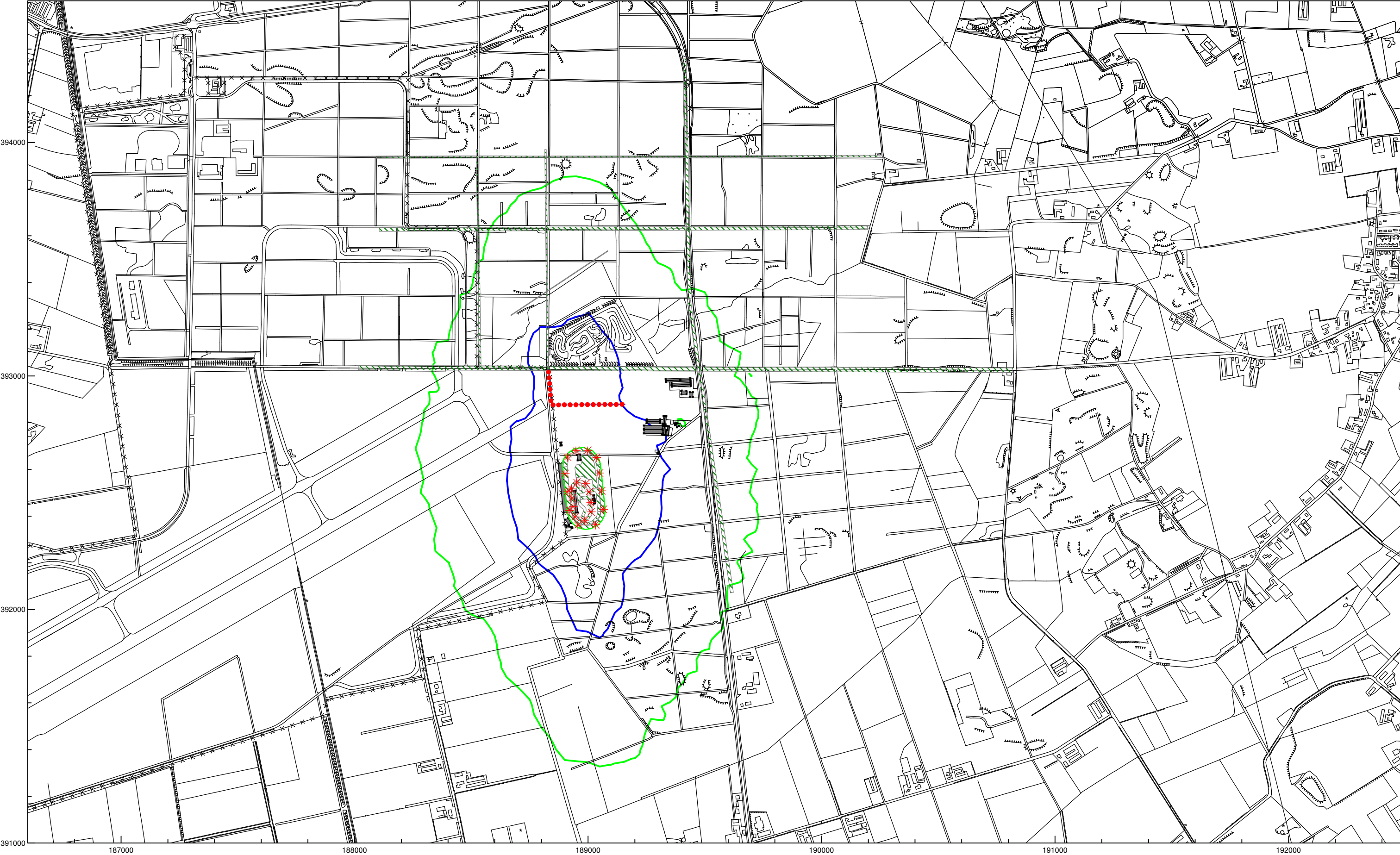


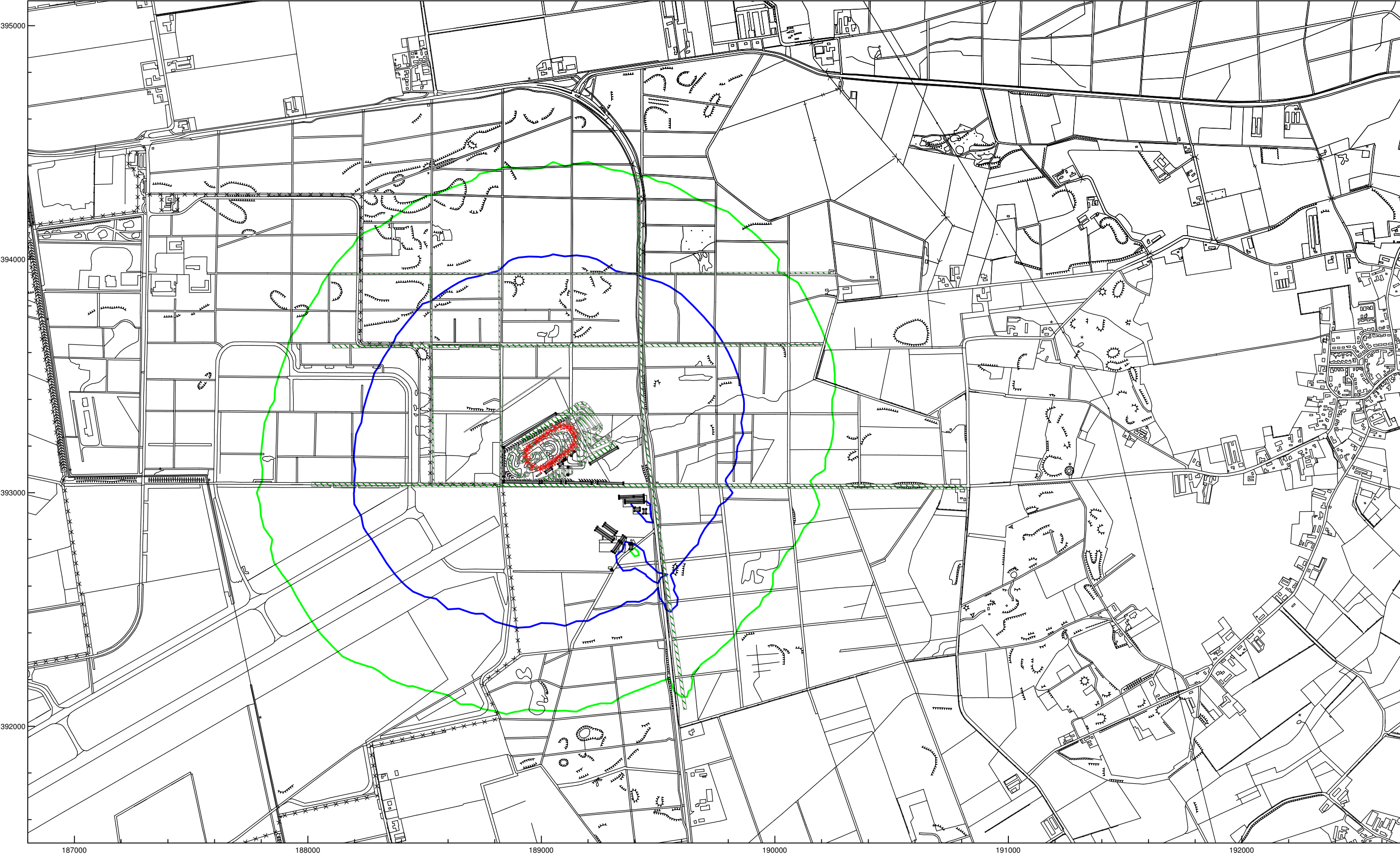


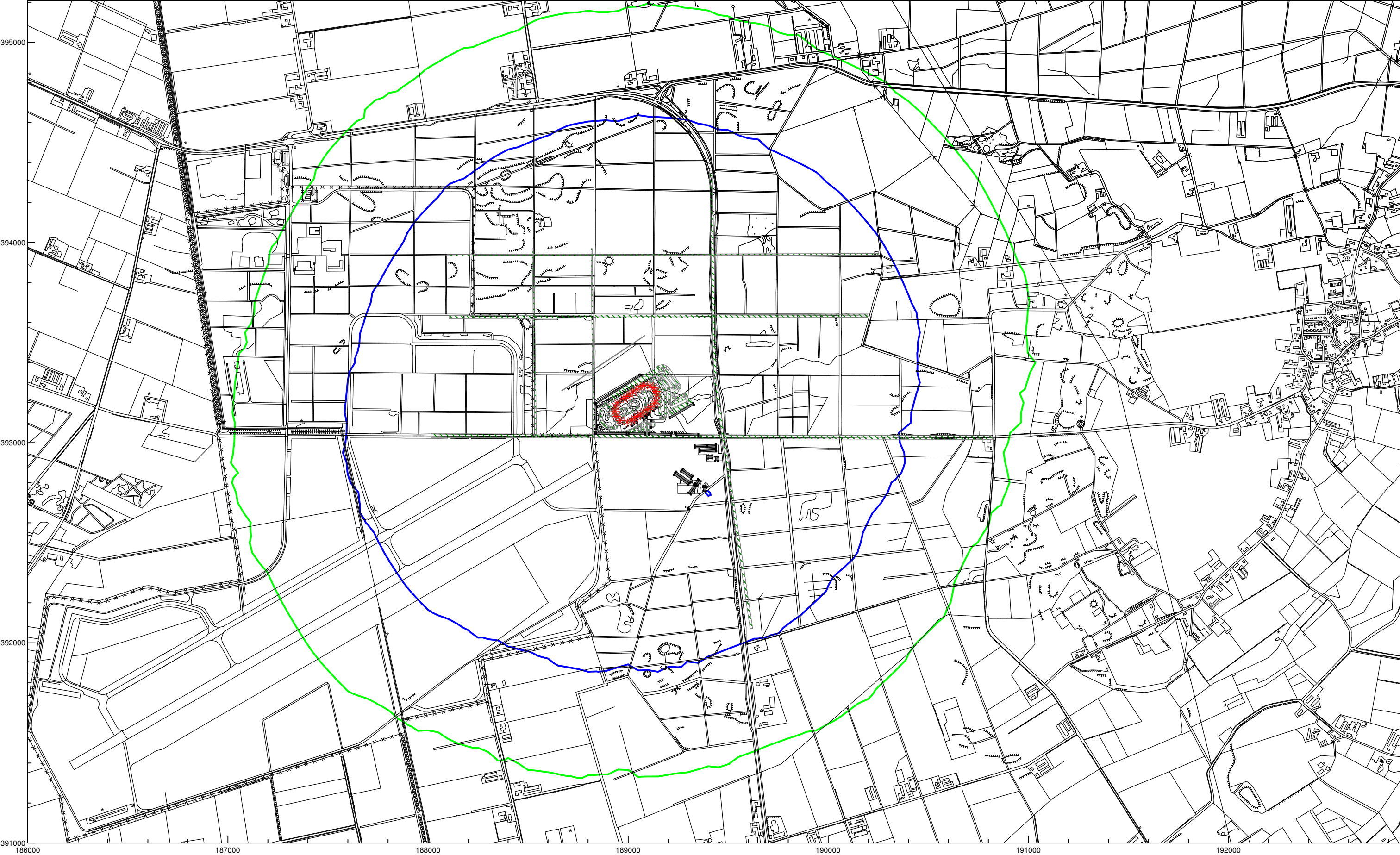


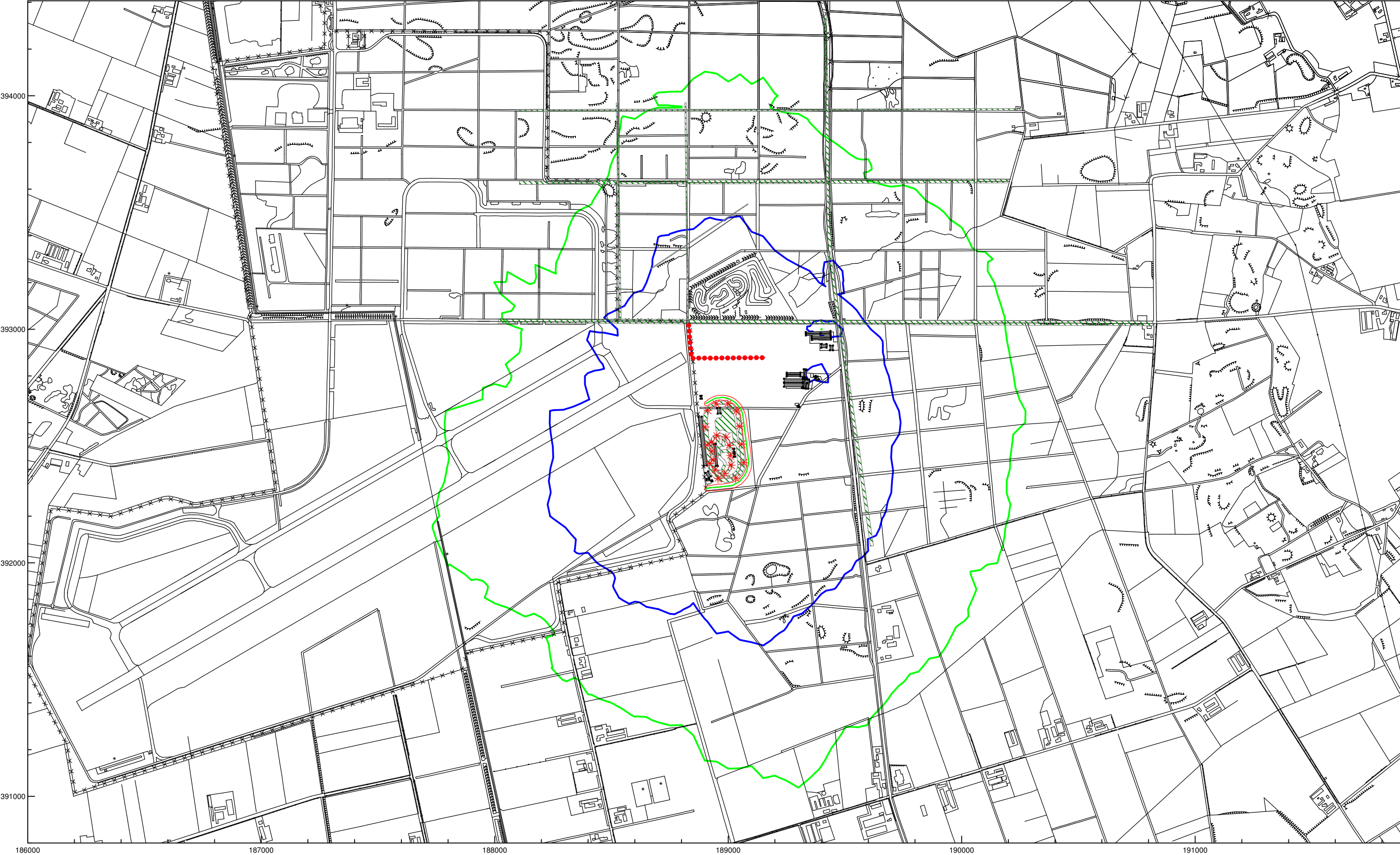


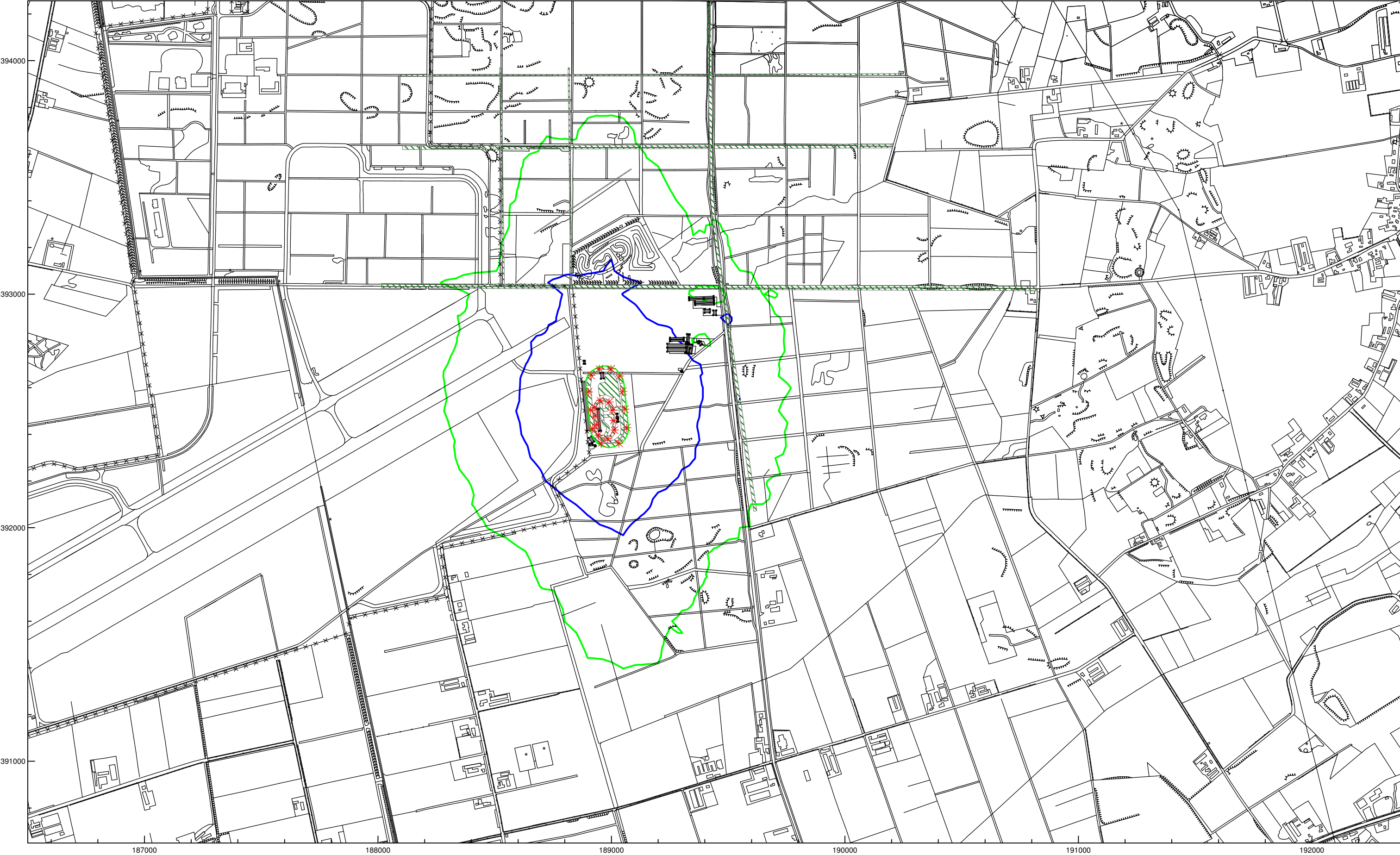




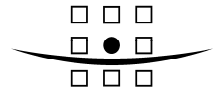








Bijlage 3 Natuur


ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Notitie

Aan : Project Circuit de Peel
 Van : Arend de Wilde
 Datum : 25 januari 2010
 Kopie :
 Onze referentie : 9S2272F0/NN0001/501672/DenB

Betreft : Circuit De Peel

1 Aanleiding

In 2006 is een alternatievenonderzoek uitgevoerd voor circuit De Peel (Royal Haskoning, 2006). Hiervoor is toen alleen naar locaties binnen de gemeente Venray gekeken. Het bleek noodzakelijk om voor een juiste afweging van alternatieven een groter zoekgebied in beschouwing te nemen. Binnen dit grotere gebied zijn door middel van een afweging 4 mogelijk locaties naar voren gekomen.

Uit het alternatieven onderzoek (2006) en de verschillende achtergrond onderzoeken betreffende ecologie (Groen-planning div. publicaties) is duidelijk naar voren gekomen dat er voor ecologie uitgegaan kan worden van twee belangrijke typen effecten:

- *Directe effecten op de locatie* waardoor aanwezige of mogelijk te ontwikkelen leefgebieden en vegetaties onder druk staan of onmogelijk worden. Dit betreft de ongeveer 20 hectare welke het circuit op elke locatie zal beslaan.
- *Effecten buiten de locatie* door de emissie van geluid. Uit voorgaand genoemde studies is duidelijk geworden dat dit ten aanzien van natuurwaarden voor de effecten op *broedvogels* betreft. Het gaat globaal om het gebied binnen de 42 dB contour voor bosvogels en binnen de 47 dB voor weidevogels. Deze contouren liggen op ongeveer 500 meter respectievelijk 300 m van de locaties indien de voorgestelde geluidwerende maatregelen getroffen worden.

Daarnaast komen ook *overige natuurwaarden* voor in en om de locaties. Door het directe ruimtebeslag van het circuit van ongeveer 12 hectare wordt bestaand of potentieel leefgebied van deze soorten in beslag genomen en kunnen voor geluid gevoelige soorten ook in de directe omgeving effecten optreden.

Om nader inzicht te krijgen in het voorkomen van overige diersoorten is gebruik gemaakt van www.natuurloket.nl en www.zoogdierenatlas.nl. Hierbij is gekeken naar de volgende kilometerhokken:

Locatie	Kilometerhok(ken)
7	188-392 + 189-392
22	194-380/381 + 195-380/381
23-Noord	204-380
23-Zuid	202-378 + 202-379

Er is niet speciaal naar beschermde planten gekeken omdat alle locaties thans intensief gebruikte landbouwpercelen zijn waar geen bijzondere planten te verwachten zijn.

In onderstaande paragrafen is een afweging gemaakt voor het belang van de vier locaties voor broedvogels en overige diergroepen.

2 Locaties

Locatie 7

Deze locatie grenst aan de huidige locatie en is omringd door grote oppervlaktes met EHS. Op ruim 2 km ligt De Bult, een deel van Natura2000 gebied Deurnsche Peel & Mariapeel. Dit gebied is met name van belang voor habitattypen. Zie voor nadere informatie www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/ en Groenplanning (2007). De locatie ligt naast vliegveld de Peel, onder de invliegfunnel. De afgelopen jaren is het gebruik van het vliegveld voor vliegverkeer steeds verder beperkt. Toch blijft het incidenteel gebruikt worden waardoor ter plekke incidenteel al sprake is van een relatief hoge geluidsbelasting.

Locatie 22

Ligt op minimaal 2000 m van Natura2000 gebied Deurnsche Peel & Mariapeel Zie voor nadere informatie www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/.

De locatie ligt pal aan de N277. Binnen 3,5 km liggen grote EHS gebieden, waarvan aanzienlijke oppervlaktes binnen 1800 m vanaf de locatie. Door de ligging aan de N277 is er al sprake van een aanzienlijke geluidsoverlast.

Locatie 23-Noord

Binnen 3,5 km van deze locatie ligt geen Natura2000 gebied.

Tussen 1,5 en 3,5 km rondom het gebied ligt een tiental EHSgebieden. De meeste betreffen bospercelen tussen de A73 en Grubbenvorst welke ook binnen de geluidscontouren van de A73 liggen.

Locatie 23-Zuid

Binnen 3,5 km van deze locatie ligt geen Natura2000 gebied.

Tussen 1,5 en 3,5 km rondom het gebied ligt een tiental EHSgebieden. Deze liggen vrijwel allemaal binnen 1500 m van de A67 of aan de overzijde van deze snelweg.

Conclusies locaties

Alle locaties liggen dus nabij huidige bronnen van hoge geluidsdruk. Daarom mag aangenomen dat de aanwezige broedvogels al in zekere mate gewend zijn aan lawaai en dat zeer gevoelige soorten dus niet aanwezig zijn.

3 Broedvogels

Effecten op broedvogels

Het is voorstelbaar dat op een wedstrijddag aan het begin van het broedseizoen een broedvogel welke nog geen gewenning heeft aan het geluid bij elke nieuwe manche opvliegt van het nest. Het is denkbaar dat hierdoor een aantal nesten verlaten zal worden of dat het broedsel door afkoeling negatieve effecten ondervindt. Zaken als individuele verschillen, lokale afscherming van het nest tegen geluid (andere zijde boomstam, op de grond), gewenning etc. maken een exacte voorspelling van effecten niet mogelijk.

De aangepaste methode Reijnen (Kennisinstituut voor de groene ruimte Alterra)

Voor de beoordeling van de effecten van het racecircuit op de dichtheidsafname van broedvogels bestaan thans geen drempelwaarden (of methode). Dit komt omdat het geluid volgens de Wet milieubeheer wordt gekarakteriseerd als industrielaawaai¹ en niet als verkeersgeluid. Om toch de effecten op de fauna te kunnen beoordelen wordt gerefereerd aan een onderzoek van Reijnen (1992) die feitelijk een methode heeft ontwikkeld voor de beoordeling van effecten van verkeersgeluid op broedvogels. Door de heer Reijnen is deze methode vervolgens aangepast (i.h.k.v. MER Circuit de Peel) om de effecten van het circuitgeluid te bepalen. Deze methode wordt hier nader toegelicht.

De oorpronkelijke methode is ontwikkeld voor wegverkeer

Wegverkeer levert een relatief constante geluidsdruk waarbij tijdens drukke perioden de geluidsdruk hoger zal zijn dan in de avond en nacht. De verschillen in geluidsdruk variëren over het algemeen op verschillende momenten van een dag veel meer dan tussen verschillende dagen en er is geen sprake van abrupte pieken.

De methode Reijnen baseert de effecten op broedvogels op de ligging van de 42 dB(A) en de 47 dB(A) contour. De ligging van deze contouren kan volgens verschillende berekeningswijzen worden bepaald. Namelijk met en zonder 'bedrijfsduurcorrectie', d.w.z. dat in de berekening van de resultaten al dan niet wordt gecorrigeerd voor het deel van de dag dat geen activiteiten plaatsvinden. De drempelwaarden van 42 en 47 dB(A) zoals gehanteerd door Reijnen zijn op een bedrijfsduurcorrectie van 24 uur (etmaalwaarden) gebaseerd.

En aangepast aan circuitgeluid

De emissie van het wegverkeersgeluid is gemeten over 24 uur niet constant. Tijdens de spits (namiddag, ochtend) is deze het heftigst, daartussen liggen rustige perioden. In hoeverre is nu het circuitgeluid hiermee vergelijkbaar? Het circuit veroorzaakt eveneens een sterke spreiding in de geluidemissie conform het verkeersgeluid. Het is echter een dagactiviteit. Gedurende de avond en 's-nachts (tot 09.00 uur) is het circuit gesloten. Verder wordt door het jaar heen onderscheid gemaakt in wedstrijddagen en trainingsdagen. Een wedstrijddag is verdeeld in verschillende 'manches' die elk 15 van 20 minuten duren. Zo zijn er meerdere manches verdeeld over de dag (van 10.00 tot 18.00 uur). De periodes tussen de manches door zijn minder luidruchtig. Op deze momenten is vooral de omroepinstallatie als geluidbron van

¹ In het "Inrichtingen en vergunningenbesluit (IVB)", onderdeel van de Wet milieubeheer wordt een racecircuit aangeduid als industriële inrichting.

belang. Tijdens trainingsdagen (95% van het gebruik op jaarbasis) is de geluidemissie fors lager dan op wedstrijddagen en ook op deze dagen is sprake van wisselende geluidsterktes.

In vaktermen: zowel in de berekening van het circuitgeluid als in de berekeningen van het wegverkeergeluid (methode Reijnen) is een bedrijfsduurcorrectie toegepast. De duur waarover de correctie is toegepast, verschilt echter. Voor het Circuitgeluid is op advies van Reijnen de methode aangepast, zodanig dat er uitgegaan wordt van etmaalwaarden over een periode van 6 maanden waarin het circuit actief is (in de wintermaanden zijn er geen races).

Toepassing

Om rekening te houden met verstoring dichtbij (tot 500m, de 42 dB(a) contour) en verder weg (vastgesteld tot 1800 m) is gekeken naar het totale aantal broedvogelsoorten en territoria in het telblok (2x2 km) waar de locaties voorgesteld zijn (of twee blokken indien de locatie op de grens lag) én daarnaast is gekeken naar blokken van 9 blokken rondom de locatie voor de effecten op grotere afstand (dus ongeveer 36 km² per locatie). Hierbij is gebruik gemaakt van de site van de provincie Limburg (<http://broedvogels.limburg.nl/site/planten/start.htm>). Alle waarnemingen zijn tussen 2002 en 2004 gedaan. Sindsdien zijn voor zover bekend geen grote ingrepen in de omgeving van de locaties geweest waardoor het aannemelijk is dat de resultaten nog steeds representatief zijn.

De berekende contour voor 42 dB (A) ligt op ongeveer 500 m van het circuit, welke gebaseerd zijn op etmaalgemiddelden, gecorrigeerd voor menselijke hinder (de "A", waarbij geluid in avond en nacht zwaarder beoordeeld wordt), vertegenwoordigt volgens bovenstaande afweging dus niet de contour waarbuiten geen verstoring meer op *kan* treden. Voor veel soorten zal overigens buiten deze contour naar inschatting weinig effect optreden. Dit valt af te leiden uit het aantal waargenomen territoria van meerdere soorten en redelijke aantallen broedvogels rondom de huidige locatie van het circuit. Aannemelijk is dat er geen effecten op zullen treden bij een geluidsbelasting lager dan 42 dB.

Resultaten

In tabel 1 zijn de resultaten weergegeven voor het aantal aangetroffen soorten en territoria van broedvogels voor de blokken waar de locaties in liggen. Hierbij is de indeling in categorieën gebruikt welke door de provincie Limburg wordt gehanteerd (zie: <http://broedvogels.limburg.nl/site/planten/start.htm>).

1. *Rodelijstsoorten* betreffen soorten welke op de Rode Lijst staan omdat hun aantallen in de afgelopen periode afgenomen zijn of omdat de populaties kwetsbaar zijn. In november 2004 is een geactualiseerde Rode Lijst van bedreigde en kwetsbare broedvogels verschenen. De status van de Rode Lijst is bekrachtigd door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De lijst is gepubliceerd in de Staatscourant en omvat in totaal 78 soorten
2. De grotere groep van '*aandachtsoorten*' omvatte in beginsel alle Rode Lijst-soorten en een aantal kritische soorten. Na de actualisering van de Rode Lijst in 2004 is dit iets aangepast. Aandachtsoorten zijn: alle Rode Lijst-soorten, de kritische soorten en de voormalige Rode Lijst-soorten. *Aandachtsoorten indiceren vrij hoge natuurwaarden.*
3. *Schaarse soorten.* Dit zijn bovenstaande soorten, aangevuld met andere schaarse soorten. Een definitieve lijst van "schaarse soorten" ontbreekt. Er kunnen namelijk onverwacht nieuwe soorten opduiken. Als definitie van "schaarse soort" geldt daarom "alle soorten behalve de algemene soorten". Het gaat dus om de Rode lijstsoorten + aandachtsoorten + overige schaarse soorten.

4. *Algemene soorten*: aanvullend is ook het aantal waargenomen *algemene soorten* weergegeven. Dit aantal is vaak niet compleet en ook zijn hiervoor geen territoria geteld. In de afweging zijn ze verder niet meegenomen. Het betreft echt algemene soort zoals spreeuw, koolmees en merel. Deze soorten trekken zich vaak weinig aan van verstoring en zullen naar verwachting geen of nauwelijks meetbare effecten ondervinden.

Tabel 1. Gemiddelde aantallen voor blokken waarin de de locaties zijn gelegen.

Locatie	Telblok – prov limburg		1. Rode lijstsoorten	2. Aandachtsoorten	3. Schaarse soorten	4. Algemene soorten
7	34+35	soorten	4,5	7	20,5	22
		territoria	26,5	30	60,5	
22	41+51	soorten	6,5	9,5	21,5	18
		territoria	15,5	28	59	
23-Zuid	23	soorten	5	8	12	14
		territoria	38	41	50	
23-Noord	55	soorten	4	5	6	13
		territoria	11	13	16	

Het aantal rode lijstsoorten per blok ontloopt elkaar niet veel, tussen de 4 en 6,5. Het aantal territoria van rodelijst soorten laat een veel grotere variatie zien, van 11 voor 23-Noord tot 38 voor 23-Zuid. Ook voor het aantal aandachtsoorten laat 23-Noord veel lagere aantallen territoria zien dan 23-Zuid. De locaties 7 en 22 scoren qua aantallen soorten en territoria in dezelfde ordegrrootte. Uitgaande van de bovenstaande aantallen soorten en locaties per blok, dan is locatie 23-Noord het meest geschikt.

Als ook de omringende blokken bij de vergelijking betrokken worden, dan blijkt dat ook rondom locatie 23-Noord de laagste aantallen broedsoorten en territoria voorkomen (tabel 2). In deze tabel is het aantal territoria van roofvogels apart benoemd.

Tabel 2. Gemiddelde aantallen territoria voor de 9 blokken rondom de locaties.

Locatie	1. Rode lijst soort	2. Aandacht-soort	3. Schaarse soort	4. roofvogels
7	14,4	19,7	53,9	1,4
22	8,9	15,7	36,0	1,1
23-Noord	9,8	14,1	31,3	0,4
23-Zuid	20,4	25,7	51,7	1,7

Ook als het aantal broedterritoria in de ruime omgeving meegenomen wordt blijkt locatie 23-Noord het meest geschikt omdat er minder broedvogels verstoord kunnen worden.

Er is geen vastgestelde methodiek om de locaties op belang voor broedvogels te scoren. Als subjectief rekening gehouden wordt met aantallen soorten in de verschillende categorieën, aantallen territoria en het relatieve belang van Rode Lijst, Aandachts- of schaarse soorten, dan is de volgorde van de locaties:

23 Zuid het meest belangrijke, gevolgd door 7 dan 22 en als minst belangrijke locatie 23 noord.

Deze evaluatie zegt niet veel over het absolute belang van deze locaties. Wel is duidelijk geworden dat de broedvogelpopulatie ten aanzien van de schaarsere soorten in alle

beschouwde gebieden (totaal ruim 120 km²) tamelijk homogeen is. In open gebieden is de veldleeuwerik de belangrijkste broedvogel van de Rode Lijst, gevolgd door Graspieper en Gele kwikstaart. Op een paar plekken worden ook Patrijs en Grutto gevonden. Rondom boerderijen en in bomenrijen broeden vooral de Rode Lijstsoorten Spotvogel en Zomertortel. In bos en dichte begroeiing komt de Matkop relatief vaak voor en soms een Groene Specht, Wielewaal, Kneu of Koekoek. Dit patroon is tamelijk constant in het hele gebied.

Als door geluidsoverlast de 30-100 territoria uit 4 vierkante kilometer (=telblok) met een bepaald percentage af zouden nemen, of zelfs geheel zouden verdwijnen heeft dat regionaal gezien slechts een beperkt effect omdat in het omringende gebied dezelfde soorten aanwezig blijven. Door relatief simpele maatregelen ter verbetering van de leefomgeving in de ruime omgeving is een dergelijk effecte eenvoudig te compenseren. Denk hierbij aan het versterken of aanleggen van landschapselementen (bosjes, singels, ruigtehoekjes, etc.) welke op zich maar weinig ruimte beslaan maar een veel groter gebied geschikt kunnen maken als leefgebied.

Conclusies broedvogels

- In en rondom alle onderzochte locaties komen broedvogels voor;
- De verspreiding van soorten is tamelijk homogeen over het onderzochte gebied. In geschikte gebieden (telblokken) komen tot 2x meer soorten en tot 4x meer territoria voor dan in minder geschikte;
- Locatie 23-Noord is het minst belangrijk voor broedvogels.
- In elke locatie is het maximaal aantal te verstoren territoria en soorten beperkt en naar verwachting goed te compenseren door versterking van leefgebieden in de omgeving.

4 Overige diersoorten

Bronnen

Voor de overige diersoorten is vooral gebruik gemaakt van informatie per kilometerhok (natuurloket en zoogdieratlas). Voor locatie 7 is ook een uitgebreidere beschrijving beschikbaar (Groenplanning, 2007). Deze informatie is gebaseerd op gegevens van het Natuurhistorisch Genootschap in Limburg en komt naar verwachting grotendeels overeen met Natuurloket. De aantallen soorten ontlopen elkaar niet, wel zijn ook hele oude waarnemingen uit begin jaren 90 opgenomen, daarom is voor de vergelijkbaarheid verder alleen uitgegaan van Natuurloket en Zoogdierenatlas.

Analyse

Uit de zoogdierenatlas komt naar voren dat binnen ongeveer 1 km vanaf elke locatie de afgelopen jaren dassen zijn waargenomen. Ook andere relatief algemene soorten als eekhoorn, egel en vos komen in de directe omgeving van elke locatie voor. Rondom locatie 7 is het aantal waargenomen zoogdieren, en vooral de strikt beschermde soorten (vleermuizen en das) duidelijk hoger dan bij de andere locaties, terwijl deze locatie conform de informatie van Natuurloket ook slecht tot matig onderzocht is (zie onderstaande tabel 3).

Tabel 3. Samenvatting resultaten Natuurloket voor zoogdieren, amfibieën en overige diersoorten.

Locatie	Kilometerhok	Zoogdieren (1)	Amfibieën	Overige
7	188-392	9/4/3	2/2/2	1 reptielensoort lijst 2/3 (levendbarende hagedis)
	189-392	7/4/2	0/1/1	
	gemiddeld	8/4/2,5		
22	194-380	4/2/1	Geen gegevens	1 vissensoort lijst 2/3
	194-381	7/1/0	1/0/0	
	195-380	5/1/0	1/0/0	
	195-381	6/2/1	Geen gegevens	
	gemiddeld	5,5/1,5/0,5		
23-Noord	204-380	6/3/2	Geen gegevens	
23-Zuid	202-378	7/1/1	Geen gegevens	
	202-379	6/0/0	Geen gegevens	
	gemiddeld	6,5/0,5/0,5		

(1)1/2/3; 1=aantal lijst 1 soorten, 2=aantal lijst 2/3 soorten en 3=aantal Habitatrichtlijnsoorten. Lijst 1, 2 en 3 zijn benamingen voor categorieën die gehanteerd worden bij het Natuurloket.

De meeste diergroepen zijn over het algemeen niet of hooguit redelijk goed onderzocht. Het overzicht is daarom niet compleet. Er is echter vaak wel een relatie tussen de verwachtingswaarde van een gebied en de onderzoeksinspanning. Niet onderzochte locaties zijn daarom door de soortenexperts vaak als niet kansrijk beoordeeld. Er is dus reden om aan te nemen dat deze resultaten de belangrijkste beschermde groepen redelijk in beeld brengen.

Opgemerkt moet worden dat het voorkomen van een zoogdiersoort in een kilometerhok niet zegt dat elk deel van dat kilometerhok van belang is voor deze soort. De meeste soorten maken slechts gebruik van een deel van een kilometerhok en met name de plekken waar ze rusten of een hol hebben en waar ze foerageren of doorheen trekken. Met name de grotere soorten (ree, vos, das) en vleermuizen zijn mobiel en hebben een leefgebied wat enkele tot vele km² beslaat. De aanleg van een circuit heeft dus hooguit consequenties voor een klein deel van het leefgebied van één of meerdere individuen.

In alle gevallen bestaan de locaties uit voornamelijk bouwland. Bouwland is in geen geval belangrijk als rustgebied en heeft een marginale rol als foerageergebied. Na aanleg van het circuit, inclusief geluidwal, ontstaat voor vrijwel alle soorten een landschap wat een iets hogere waarde heeft als foerageergebied of zelfs als verblijfsgebied. De verwachte netto-effecten op zoogdieren zijn daarom naar verwachting gering en mogelijk zelfs positief.

In de meeste kilometerhokken zijn groepen als amfibieën, vissen, reptielen, dagvlinders, libellen en sprinkhanen niet of hooguit gedeeltelijk onderzocht. Aangenomen mag worden dat deze soorten minder hinder hebben van geluid dan broedvogels of zoogdieren (veel soorten zijn zelfs geheel doof). Uit de schaarse gegevens komt naar voren dat met name kilometerhok 188-392 (vliegveld Peel) nog andere bijzondere natuurwaarden telt (de reptielensoort levendbarende hagedis, amfibieënsoorten waaronder de strikt beschermde Habitatrichtlijnsoorten Heikikker en Vinpootsalamander). Het is niet waarschijnlijk dat deze voorkomen in de akkers waar de locatie 7 binnen dit kilometerhok ligt. Het voorkomen van deze soorten geeft wel aan dat er in de nabije omgeving hoge natuurwaarden zijn welke bij de andere locaties minder of afwezig zijn. Een ontwikkeling op locatie 7 vertegenwoordigt dan ook een hoger risico voor diersoorten dan elders.

Conclusies overige diersoorten

- Over het algemeen zijn de locaties en hun omgeving matig tot niet onderzocht
- Alle locaties zijn van enig belang voor zoogdieren, locatie 7 kent het hoogste aantal en de meest beschermde zoogdieren;
- De te verwachten effecten op zoogdieren zijn marginaal;
- Ten aanzien van de overige diergroepen is weinig bekend. Uit de schaarse gegevens komt naar voren dat ten westen van locatie 7 relatief hogere waarden voor overige diersoorten zijn.

5 Conclusies

De volgende conclusies worden getrokken voor effecten van het initiatief op de natuurwaarden op de vier locaties:

- Alle locaties betreffen huidig landbouwgebied met ter plekke lage natuurwaarden;
- In de directe omgeving van deze locaties liggen vaak EHS en soms ook Natura2000 gebieden;
- Het is niet waarschijnlijk dat er significante effecten optreden tot verder dan ongeveer 500 m van elk van de locaties;
- Er bestaan verschillen in belang van de directe omgeving van de locaties voor met name broedvogels en zoogdieren;
- Locatie 23-Zuid is relatief belangrijk voor broedvogels en locatie 7 relatief belangrijk voor zoogdieren en overige diergroepen;
- Locatie 23 noord is relatief het minst belangrijk voor broedvogels en de locaties 22 en 23-Zuid voor zoogdieren;
- In geen van de locaties lijken vanuit hinder voor diergroepen dusdanig grote bezwaren te bestaan dat deze niet vergunbaar zal zijn;
- Gezien ligging en natuurwaarden lijkt locatie 7 iets minder geschikt en locatie 23-Noord iets meer geschikt dan de overige locaties.

Bijlage 4

Landschap en archeologie

Landschap, archeologie en cultuurhistorie

Het voornemen en de elementen waarvan effecten op landschap, archeologie en cultuurhistorie te verwachten zijn.

Het voornemen, de bouw van een nieuw lawaaisportcentrum, wordt gekenmerkt door haar ovale vorm van ca. 200 bij 450 meter en de 8,5 meter hoge taluds die een hoek van 45° hebben (ca 1:1). Daarop staat een overhellend geluidsscherm dat een dak vormt boven de tribune met een hoogte van ca 4 meter (samen tot ca 12,5 meter).

De tribunes worden aan de binnenzijde rondom het circuit tegen de geluidwering aan of in de geluidwering ingebouwd. Hetzelfde geldt voor de overige voorzieningen. Daar waar geen wallen noodzakelijk zijn (bijvoorbeeld in de hoek tegen het vliegveld aan op locatie 7), is uitgegaan van tribunes van dezelfde hoogte. De zichtbaarheid van dit geheel wordt 's avonds groter door de verlichting van de 8 meter hoge masten met omroepinstallaties binnen de geluidwering op het circuit.

Buiten het ovale circuitterrein zullen de volgende elementen in het landschap zichtbaar zijn:

- De parkeerruimte (paddock) en toegang van het circuit (ca 4 ha), een permanente parkeergelegenheid met beperkt enige verlichting en vlaggen bij de ingang.
- Ruimte voor bezoekersparkeren bij evenementen, ca. 8 ha. , bestaand uit grasland dat alleen bij evenementen als parkeerterrein wordt ingezet. Deze ruimte kan ook elders gehuurd worden.

Te verwachten effecten

Effect op eventueel aanwezige archeologische waarden verwachten we vooral van het circuit zelf met haar tribunes en hoge geluidwering. Voor de aangrenzende parkeerplaatsen is uitgegaan van een ondiepe fundering op zand, die niet verder reikt dan de diepte van de bouwvoor. Effecten hiervan zullen waarschijnlijk beperkt zijn.

Effecten op bekende historische elementen in het landschap zijn uiteraard te verwachten op locatie van circuit en parkeerterreinen. Ook kan de afleesbaarheid van het landschap ter plaatse verminderen door de vestiging van het circuit. Dit laatste is vooral afhankelijk van de context van de locaties waar het circuit wordt voorzien.

De hoge tribunes en het circuit zullen vooral effect hebben op de openheid van het landschap. Ook de schaal wordt sterk meebepaald door de omvang van deze massa. De plaatsing ten slotte kan zichtlijnen en andere visuele relaties sterk beïnvloeden. De parkeerterreinen hebben door hun bescheiden inrichting veel minder invloed op het landschap.

Criteria en beoordeling

Archeologie

Voor een eerste beoordeling van de locaties is gebruik gemaakt van de Indicatieve Kartering Archeologische Waarden, die beschikbaar is bij het KICH. Deze gegevens zijn aangevuld met de gegevens over archeologische monumenten uit het AMK. (De Archeologische Monumenten Kaart, eveneens van het KICH).

Cultuurhistorie

Voor het vergelijken van de locaties ten aanzien van de effecten op cultuurhistorische waarden is uitgegaan van de bij het KICH bekende gegevens ten aanzien van monumenten en historisch geografische waarden op locatie. Deze gegevens zijn aangevuld met de gegevens van de Cultuurhistorische waardenkaart (CHW) van de provincie Limburg.

Landschap

Belangrijke kenmerken van het landschap zijn maat en schaal, open- of juist beslotenheid en belangrijke visuele relaties (zichtlijnen, uitzichten). De effecten op het circuit op deze kenmerken zijn hieronder dan ook beoordeeld.

Beoordeling

- -	Zeer negatieve effecten
-	Negatieve effecten
0	geen of marginale effecten

+	Positieve effecten
++	Zeer positieve effecten

Locatie 7

Archeologie

Op locatie 7 zijn geen bekende archeologische monumenten aanwezig (AMK). Op de Indicatieve Kartering Archeologische Waarden (IKAW) staat de locatie van het circuit aangeduid als terrein met een middelhoge trefkans ten aanzien van archeologische waarden. Dit laatste is beoordeeld als negatief

Cultuurhistorie

Locatie 7 ligt dicht bij de Peelhorst op de Peelrug, in een jonge heidedontginning. Jonge heideontginningen onderscheiden zich van de oudere cultuurgronden door hun rationele, rechthoekige verkavelingspatroon. De gronden op locatie zijn in de negentiende eeuw ontgonnen. Vanaf de negentiende eeuw werden op deze woeste gronden ook produktiebossen aangelegd. Deze bossen leverden hout ten behoeve van de mijnindustrie en voorkwamen zandverstuivingen. Ook de bossen nabij locatie 7 stammen uit de negentiende eeuw, te herkennen aan het hoge aandeel Naaldbos. Het bos is als landschapselement in het KICH opgenomen.

Historisch bouwkundige monumenten zijn in de nabijheid van locatie 7 niet aanwezig. Door aanleg van het circuit worden geen historisch geografisch belangrijke landschapselementen aangetast. Het bos blijft intact en de percelering van de jonge heideontginning ter plaatse verandert marginaal, er verdwijnt één kavelgrens. De historische structuur van het landschap verandert niet. De afleesbaarheid van de historie van het landschap ter plaatse verandert dan ook nauwelijks. Dit is beoordeeld met "geen of marginale effecten".

Landschap

De jonge heideontginning ter plaatse wordt gekenmerkt door de grote schaal en rechthoekige percelering. Locatie 7 ligt tussen bospercelen en een militair vliegveld op twee landbouwpercelen. Door deze ligging aan de rand van de open ruimte van het vliegveld tegen het bos aan wordt de maat van de open ruimte ter plaatse niet of nauwelijks aangetast. Ook in schaal past het circuit bij deze elementen.

De conclusie is daarom dat de openheid van het landschap ter plaatse nauwelijks effect ondervindt van het circuit. De effecten op de maat van het landschap zijn dan ook beoordeeld als marginaal negatief.

Ook de schaal van het landschap is ter plaatse groot, en ondervindt nauwelijks effect van de bouw van een circuit. Deze beoordeling is daarom eveneens marginaal negatief.

Belangrijke visuele relaties voor locatie 7 zijn het zicht vanaf de Middenpeelweg (N277) en het zicht van omwonenden.

Door de plaatsing achter het bos wordt het zicht vanaf de Middenpeelweg niet aangetast. Omwonenden in de wijde omgeving, vanaf 1 km en verder van het circuit af, zullen het circuit tegen de bosachtergrond zien liggen. Hoe meer het circuit in deze achtergrond versmelt, door toename van de afstand, hoe minder het zicht voor omwonenden zal veranderen. Uitgaand van de grote afstand tot het circuit is dit beoordeeld als een marginaal negatief effect.

Locatie 7	Beoor- deling
Archeologie monumenten	0
Archeologie IKAW	-
Cultuurhistorie monumenten	0
Afreesbaarheid landschap (Historische geografie)	0
Landschap, openheid	0
Landschap, schaal	0
Visuele relaties	0



Locatie 22 zuid, westwaarts genomen, open gebied met op de achtergrond de ontginningsbasis van Evertsoord.

Locatie 22

Archeologie

Op locatie 22 zijn geen bekende archeologische monumenten aanwezig (AMK). Op de Indicatieve Kartering Archeologische Waarden (IKAW) staat de locatie van het circuit aangeduid als terrein met een middelhoge trefkans ten aanzien van archeologische waarden. Dit laatste is beoordeeld als negatief.

Cultuurhistorie

Locatie 22 ligt ter hoogte van Griendtsveen, in een jonge heideontginning. Jonge heideontginningen onderscheiden zich van de oudere cultuurgronden door hun rationele, rechthoekige verkavelingspatroon. De gronden op locatie zijn in de negentiende eeuw ontgonnen.

Historisch bouwkundige monumenten zijn in de directe nabijheid van locatie 22 niet aanwezig.

Historische geografie: door aanleg van het circuit worden geen bossen ter plaatse aangetast. Wel verdwijnt één bomenrij ter plaatse van het circuit. Het verdwijnen van dit kleine landschapselement is beoordeeld als marginaal negatief.

Landschap

De jonge heideontginning ter plaatse wordt gekenmerkt door de grote schaal en rechthoekige percelering. De ruimte, waarin de locatie ligt, wordt aan de oostzijde ruimtelijk begrensd door verspreid staande kleine percelen met bos. Aan de westzijde van de locatie wordt de begrenzing gevormd door de boerderijen en het opgaand groen van Evertsoord. Het meest opvallende element in dit landschap is de afvalberging, die van veraf opvalt door de hoogte en de bijzondere gazonachtige afwerking met verspreide beplanting. De afvalberging is in gebruik als golfterrein.

De aanleg van het circuit op locatie 22 heeft vooral effect op de openheid van het landschap. de breedtemaat van de open ruimte zal ter plaatse bijna halveren door de aanleg van het circuit, voor de lengtemaat geldt hetzelfde. Dit is beoordeeld als negatief voor de openheid.

De maat van de kavels in het landschap is relatief groot. De schaal van de massa-elementen in de ruimte is gelijk aan die van de afzonderlijke kavels of de losse boerderijgroepen. De schaal van het circuit is duidelijk groter dan die van de andere massa-elementen in het landschap, met uitzondering van de op enige afstand liggende afvalberging. De effecten op schaal zijn dan ook beoordeeld als negatief.

Belangrijke visuele relaties voor de omgeving van locatie 22 zijn het zicht vanaf de Middenpeelweg (N277) en het zicht van omwonenden. Vanaf de Middenpeelweg wordt het uitzicht op de open ruimte ter plaatse aangetast. Het doorzicht naar de achterliggende bosjes en het achterliggende open landschap wordt geheel belemmerd. Ook omwonenden in de wijde omgeving, vanaf ca 700 m van het circuit, zullen het circuit als bijzonder hoog element in het landschap zien liggen. Dit is beoordeeld als een negatief effect. (onderbouwing: weerstand tegen verandering zo-ie-zo, tegen verrommeling van het landschap (literatuur Alterra en co)

Locatie 22	Beoordeling
Archeologie monumenten	0
Archeologie IKAW	-
Cultuurhistorie monumenten	0
Historische geografie	0
Landschap, openheid	-
Landschap, schaal	-
Visuele relaties	-

Locatie 23 noord

Archeologie

Op locatie 23 noord zijn geen bekende archeologische monumenten aanwezig (AMK). Op de Indicatieve Kartering Archeologische Waarden (IKAW) staat de locatie van het circuit aangeduid als terrein met een middelhoge trefkans ten aanzien van archeologische waarden. Dit laatste is beoordeeld als negatief.

Cultuurhistorie

Locatie 23 noord ligt in de nabijheid van Venlo in een oud zandlandschap. De locatie ligt in de nabijheid van de historische gehuchten Heierhoeve en Oud Berkt, een kampongtinging op de kop van een klein beekdal tussen twee grote heidecomplexen in.

De herkomst van het gehucht is niet meer te herkennen in het huidige landschap.

Percelering en bebouwing zijn aangepast aan de moderne agrarische bedrijfsvoering, de beek ten zuiden van de locatie is genormaliseerd en de Heierhoeverweg is rechtgetrokken.

Op termijn wordt de locatie opgenomen in bedrijventerrein Klavertje 4. Het beekdal met nu nog genormaliseerde beek vormt in de toekomst een groene rand voor dit bedrijventerrein.

Historisch bouwkundige monumenten zijn in de directe nabijheid van locatie 23 noord niet aanwezig. Ook worden door aanleg van het circuit geen andere historische waarden ter plaatse aangetast.

Landschap

Het landschap ter plaatse wordt gekenmerkt door de grote schaal en rechthoekige percelering, met verspreid laan- en kavelbeplanting. Opvallend in het landschap zijn de randen van het bedrijventerrein, dat van verre zichtbaar is. De hoge grootschalige bebouwing is bepalend voor de sfeer in het landschap ter plaatse.

Op korte termijn

De openheid van het landschap wordt aangetast door de vestiging van het circuit als eerste ten oosten van het spoor. De grens van de bebouwing schuift op in belangrijke mate. De openheid van het resterende agrarische landschap vermindert daardoor duidelijk. Dit is beoordeeld als negatief.

In schaal lijkt het circuit op de bebouwing van het aangrenzende bedrijventerrein, ook deze is deels hoog en zeer groot. In schaal sluit het circuit dus aan op een deel van de bebouwing van het bedrijventerrein.

Belangrijke visuele relaties voor de omgeving van locatie 23 noord zijn:

- het zicht vanaf het spoor
- het zicht van omwonenden op het agrarische landschap.

Beide uitzichten zullen duidelijk verminderen door de aanwezigheid van het circuit als grootschalig element in het open landschap.

Op lange termijn

In de toekomst zal locatie 23 noord in bedrijventerrein Klavertje 4 liggen. Klavertje 4 is een toekomstig cradle 2 cradle bedrijventerrein waarvan de afmeting en schaal van de bebouwing geheel is toegesneden op grootschalige elementen. Deze afmeting en schaal is vergelijkbaar met de schaal van het circuit. Voor de beoordeling op langere termijn geldt dan ook dat het landschap geen negatieve effecten ondervindt van de aanwezigheid van het circuit.

Locatie 23 noord	Beoordeling Vòòr klavertje 4	Beoordeling op termijn
Archeologie monumenten	0	0
Archeologie IKAW	-	-
Cultuurhistorie monumenten	0	0
Historische geografie	0	0
Landschap, openheid	-	0
Landschap, schaal	0	0
Visuele relaties	-	0



Locatie 23 zuid vanaf de Siberiëweg (laatste boerderij)



Locatie 23 zuid, vanaf Romerweg

Locatie 23 zuid

Archeologie

Op locatie 23 zuid zijn geen bekende archeologische monumenten aanwezig (AMK). Op de Indicatieve Kartering Archeologische Waarden (IKAW) staat de locatie van het circuit aangeduid als terrein met een middelhoge trefkans ten aanzien van archeologische waarden. Dit laatste is beoordeeld als negatief.

Cultuurhistorie

Locatie 23 zuid ligt in de nabijheid van Venlo in een jonge heideontginning, grenzend aan oud zandlandschap. De locatie ligt in de nabijheid van het historische gehucht De Vorst aan de overzijde van de Grootte Molenbeek in wat in 1910 nog een uitgestrekt heidelandschap was. De herkomst van het landschap is herkenbaar, de maten, rechte wegen en verspreid staande bomenrijen zijn nog aanwezig. Opvallend is de aanwezigheid van de zandpaden in het verlengde van de Romerweg en Siberiëweg.

Op termijn wordt de locatie opgenomen in bedrijventerrein Klavertje 4. Het beekdal met nu nog genormaliseerde beek vormt in de toekomst een groene rand voor dit bedrijventerrein.

Historisch bouwkundige monumenten zijn in de directe nabijheid van locatie 23 zuid niet aanwezig. Ook worden door aanleg van het circuit geen andere historische waarden ter plaatse aangetast.

Landschap

Het landschap ter plaatse wordt gekenmerkt door de grote open ruimte met rechthoekige percelering, en verspreid staande laan- en kavelbeplanting. Opvallend in het landschap zijn de randen van het bedrijventerrein, dat van verre zichtbaar is. De hoge grootschalige bebouwing is bepalend voor de sfeer in het landschap ter plaatse.

Op korte termijn

De openheid van het landschap wordt aangetast door de vestiging van het circuit direct ten noorden van de A73. De grens van de bebouwing van het bedrijventerrein schuift daardoor in belangrijke mate verder de open ruimte in. De openheid van het landschap tussen de Laakweg / Romerweg en het bedrijventerrein vermindert daardoor, het circuit zal als hoog opgaand element van veraf zichtbaar in het landschap liggen. Dit is beoordeeld als negatief.

In schaal sluit het circuit aan op de maten van de bebouwing van het naburige bedrijventerrein, en op de aanwezige A73. Het effect op de schaal is dan ook als marginaal negatief beoordeeld.

Belangrijke visuele relaties voor de omgeving van locatie 23 zuid zijn

- het zicht van omwonenden op het agrarische landschap;
- het zicht vanaf de A73.

Dit uitzicht zal duidelijk verminderen door de aanwezigheid van het circuit als grootschalig element in het open landschap.

Op lange termijn

In de toekomst zal locatie 23 zuid in bedrijventerrein Klavertje 4 liggen. Klavertje 4 is een bedrijventerrein waarvan de afmeting en schaal van de bebouwing geheel is toegesneden op grootschalige elementen. Deze afmeting en schaal is vergelijkbaar met de schaal van het circuit. Voor de beoordeling op langere termijn geldt dan ook dat het landschap geen negatieve effecten ondervindt van de aanwezigheid van het circuit.

Locatie 23 zuid	Beoordeling	Beoordeling op lange termijn
Archeologie monumenten	0	0
Archeologie IKAW	-	-
Cultuurhistorie monumenten	0	0
Historische geografie	0	0
Landschap, openheid	-	0
Landschap, schaal	0	0
Visuele relaties	-	0

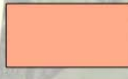
Conclusie

Bij vergelijking valt op dat op korte termijn locatie 7 het minst negatief scoort. De locaties op het toekomstige bedrijventerrein van Venlo scoren op termijn, na realisatie van het bedrijventerrein, eveneens weinig negatief voor landschap, cultuurhistorie en archeologie.



circuit de peel

Archeologie locatie 7 Bakelse dijk Zuid

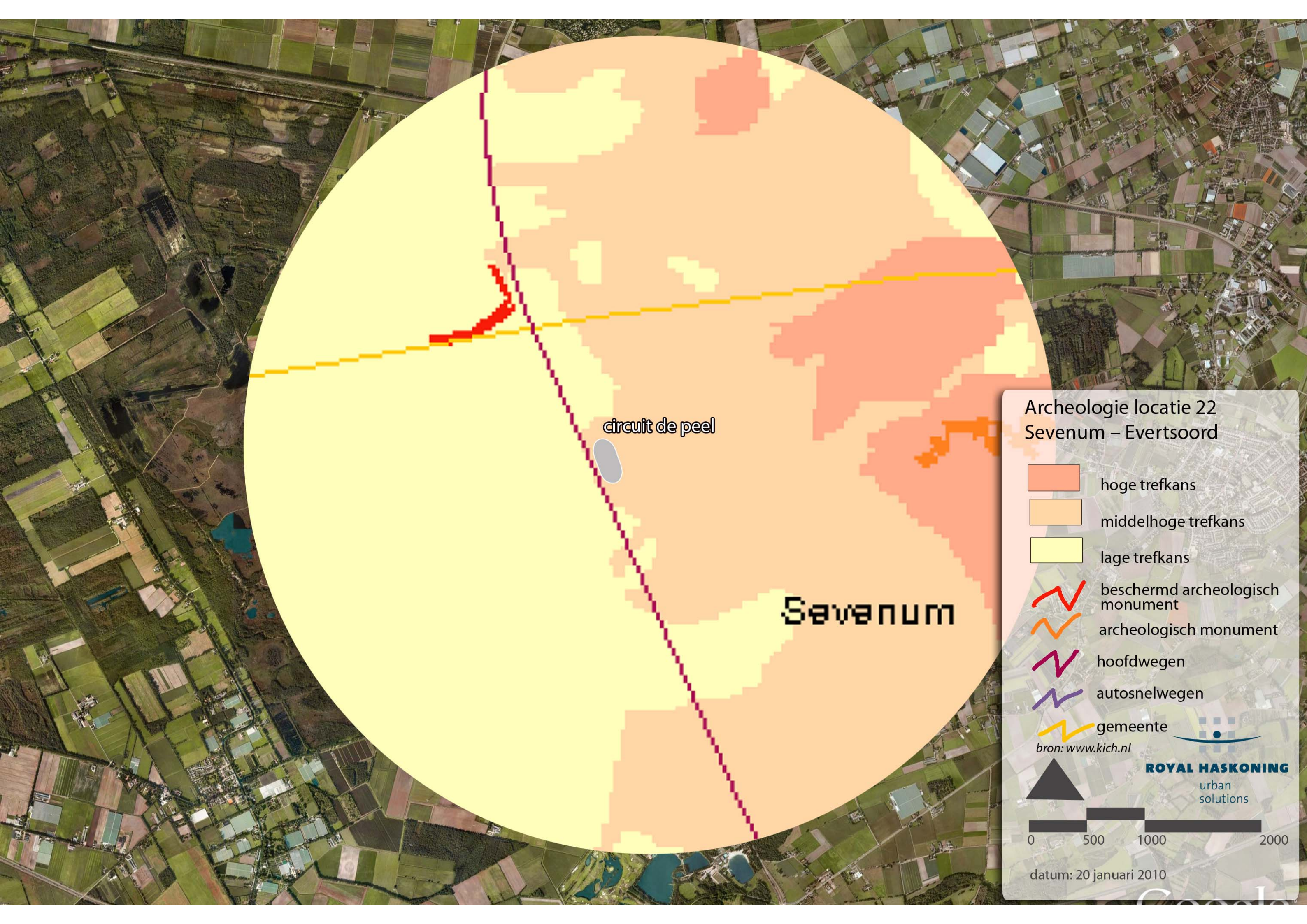
-  hoge trefkans
-  middelhoge trefkans
-  lage trefkans
-  beschermd archeologisch monument
-  archeologisch monument
-  hoofdwegen
-  autosnelwegen
-  gemeente

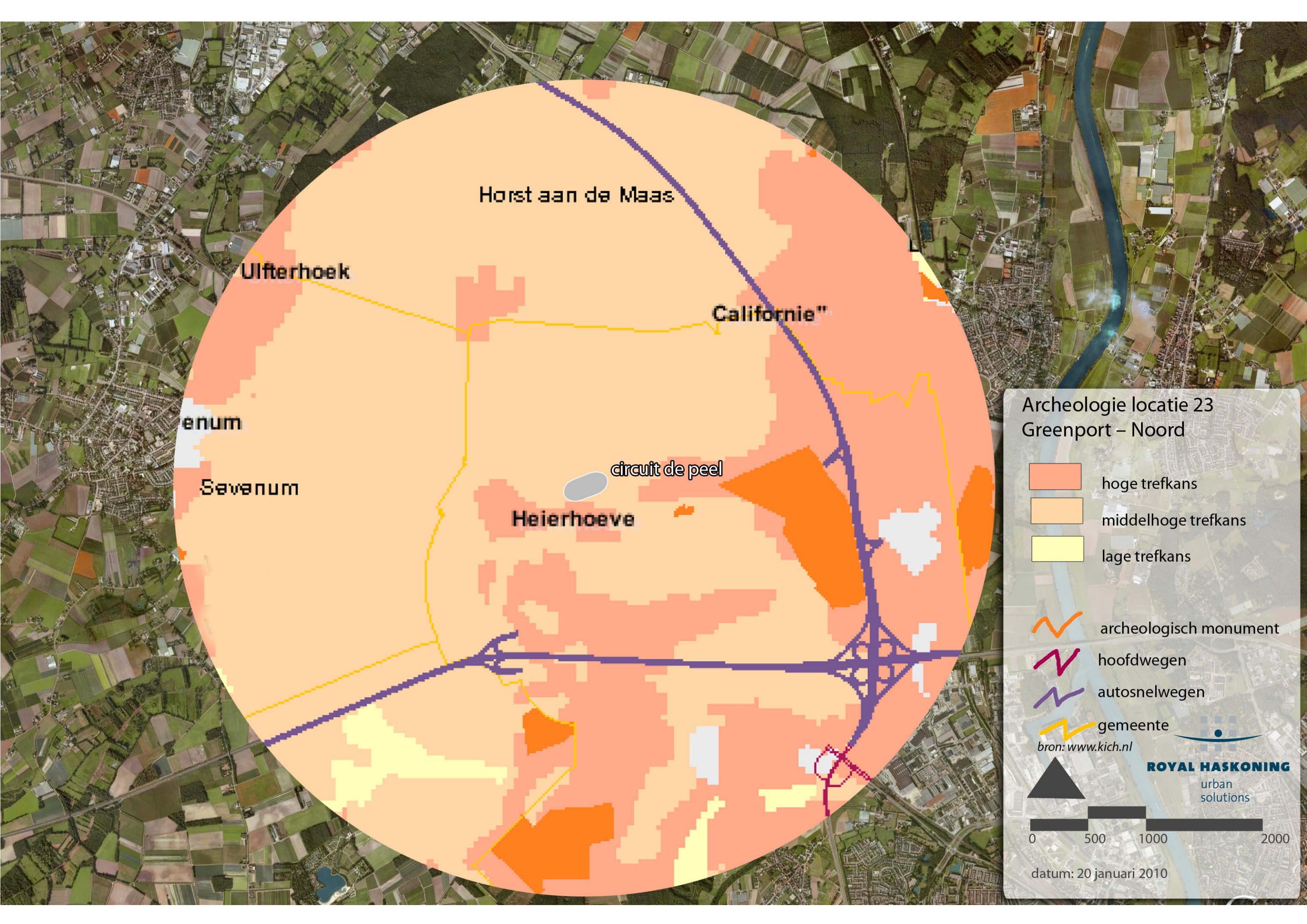
bron: www.kich.nl

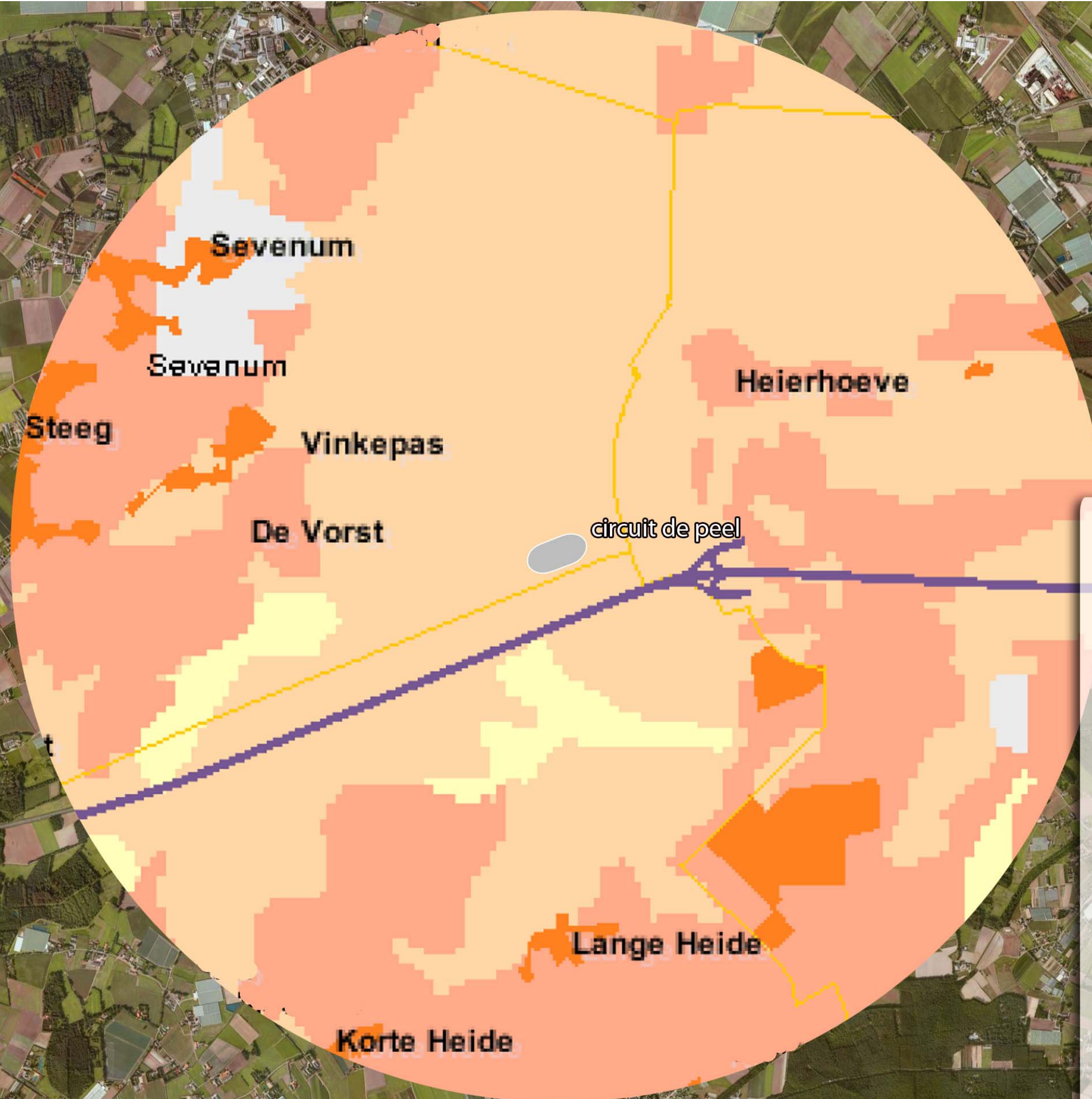


datum: 20 januari 2010

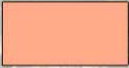
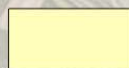








Archeologie locatie 23
Greenport – Zuid

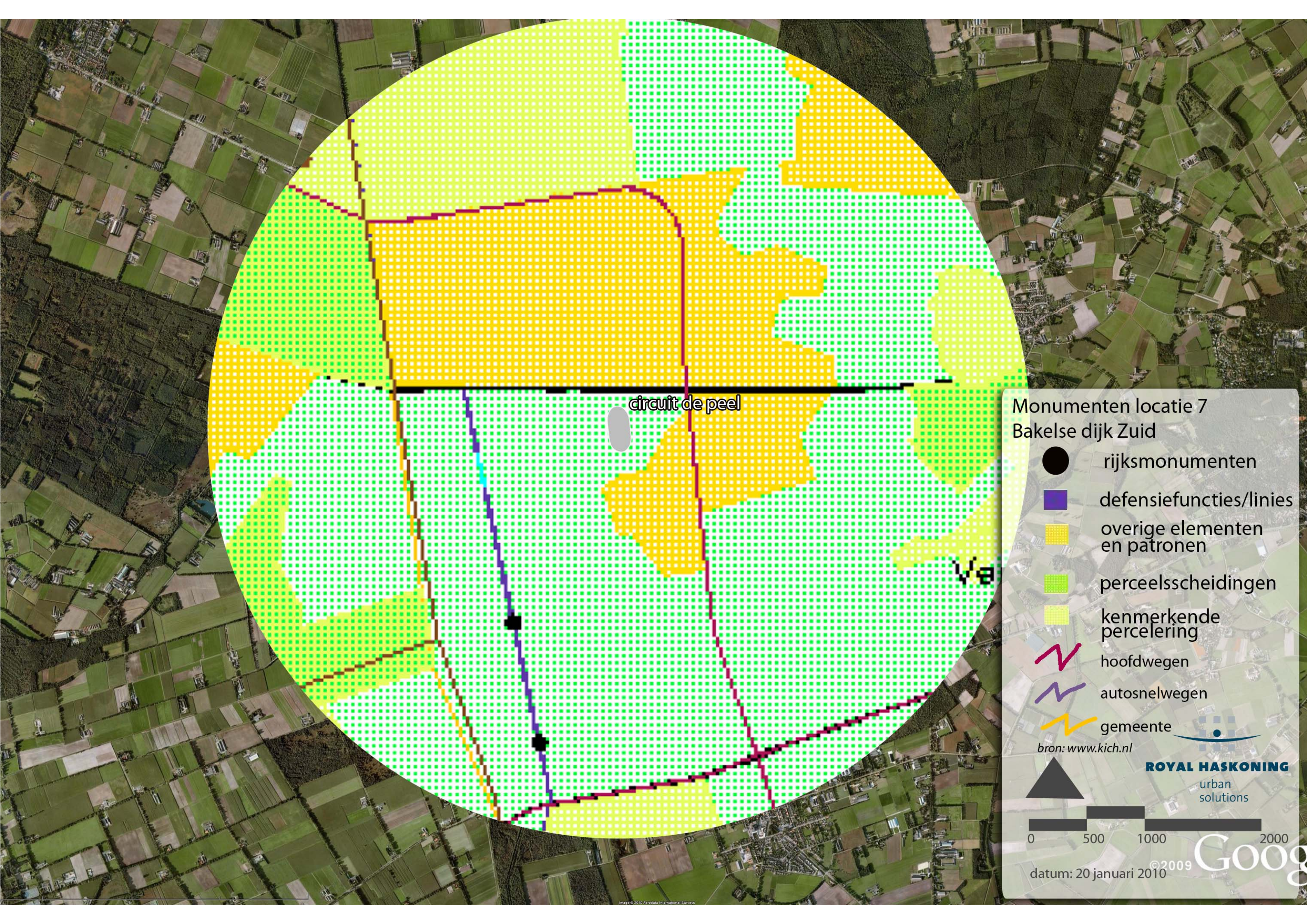
-  hoge trefkans
 -  middelhoge trefkans
 -  lage trefkans
 -  beschermd archeologisch monument
 -  archeologisch monument
 -  hoofdwegen
 -  autosnelwegen
 -  gemeente
- bron: www.kich.nl

 **ROYAL HASKONING**
urban solutions

0 500 1000 2000

datum: 20 januari 2010

©2009 



circuit de peel

Monumenten locatie 7 Bakelse dijk Zuid

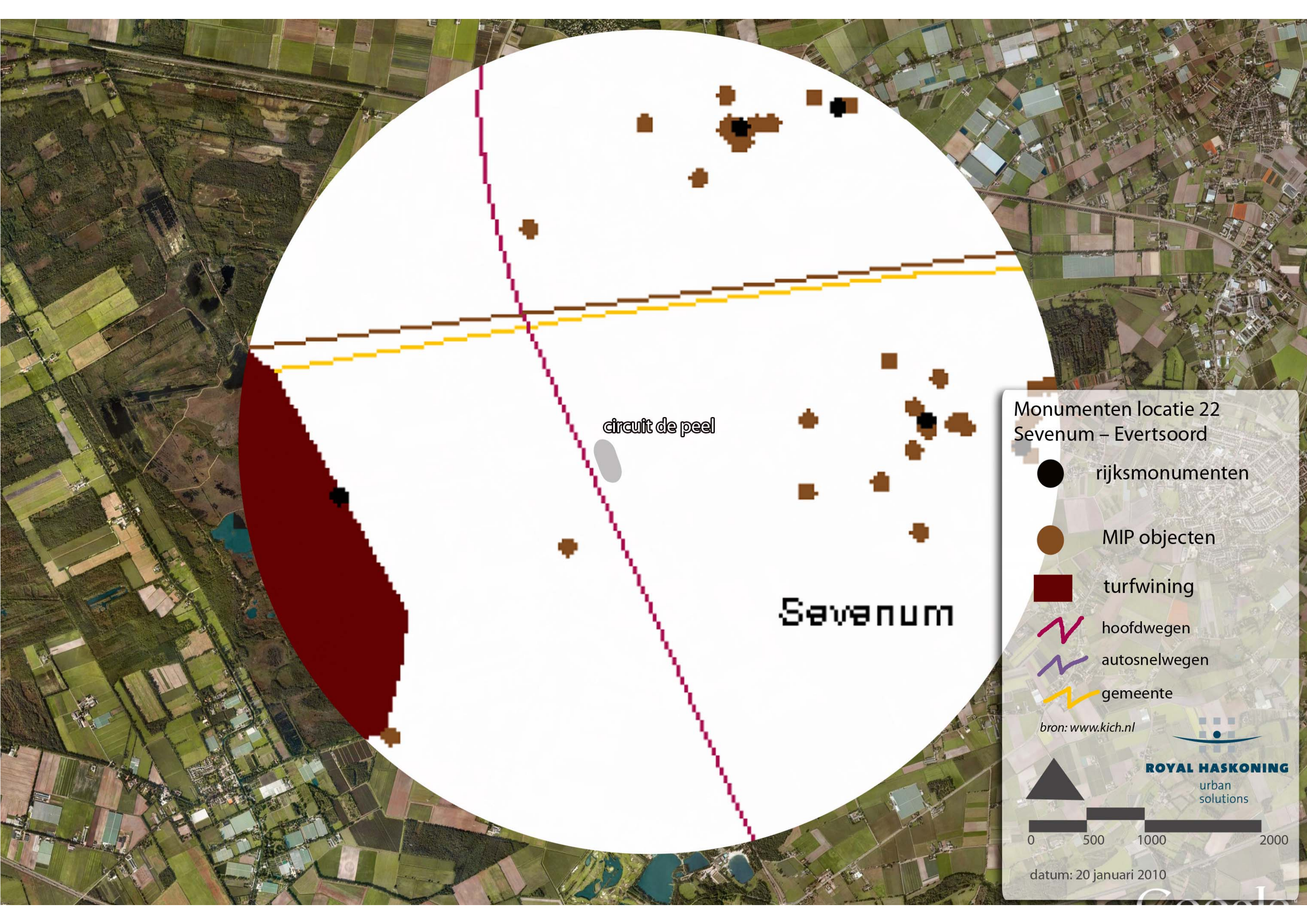
- rijksmonumenten
- defensiefuncties/linies
- overige elementen en patronen
- perceelsscheidingen
- kenmerkende percelering
- ~ hoofdwegen
- ~ autosnelwegen
- ~ gemeente

bron: www.kich.nl



datum: 20 januari 2010

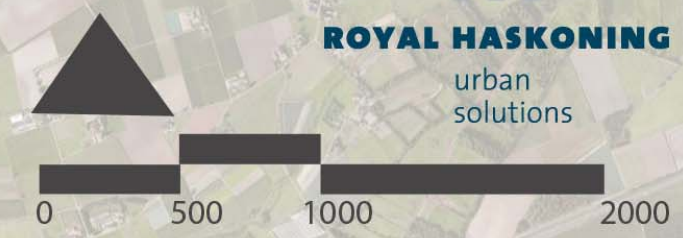




Monumenten locatie 22
Sevenum – Evertsoord

- rijksmonumenten
- MIP objecten
- turfwinning
- ~ hoofdwegen
- ~ autosnelwegen
- ~ gemeente

bron: www.kich.nl



datum: 20 januari 2010



Monumenten locatie 23
Greenport – Noord

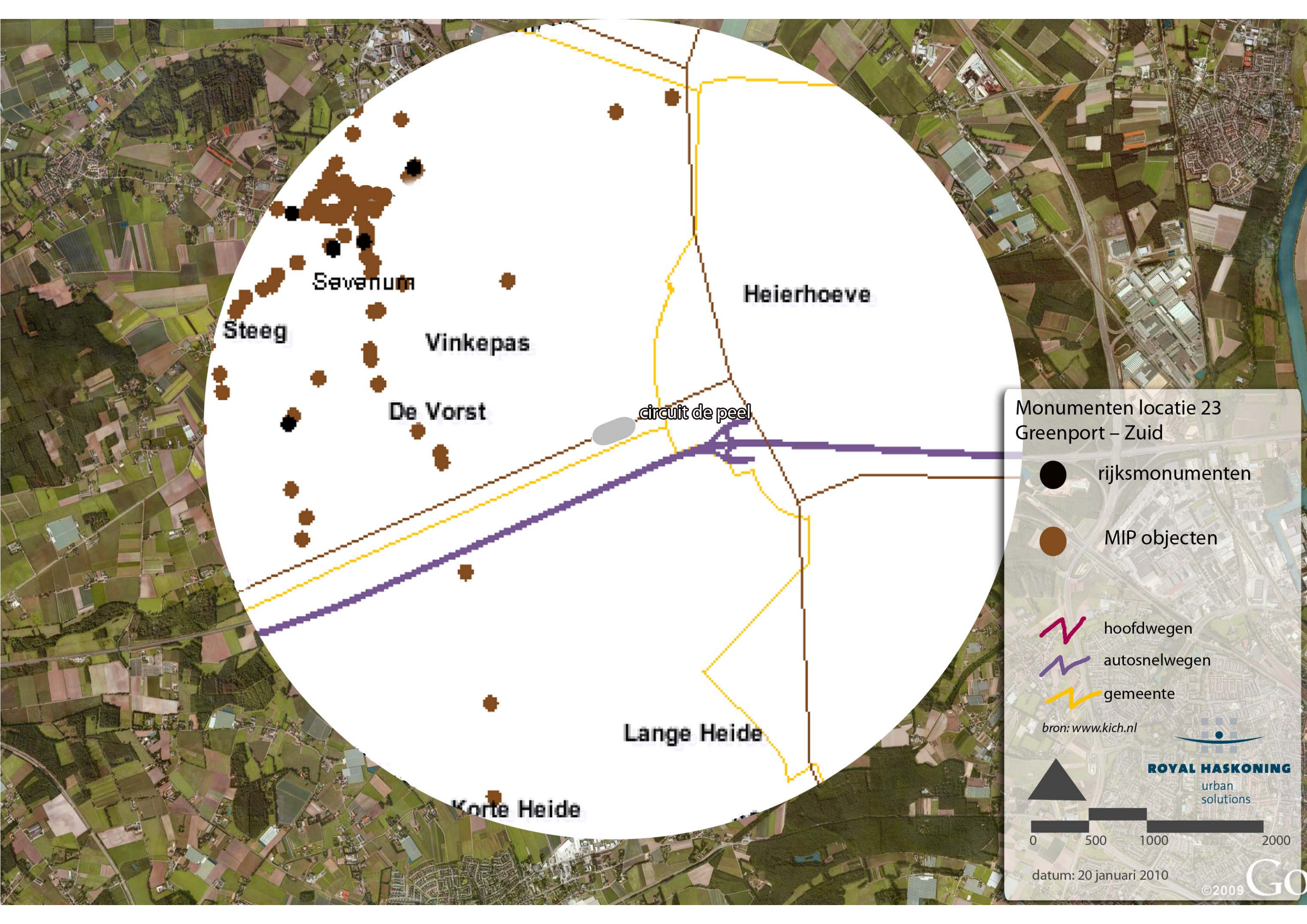
- rijksmonumenten
- MIP objecten
- hoofdwegen
- autosnelwegen
- gemeente

bron: www.kich.nl

ROYAL HASKONING
urban solutions

0 500 1000 2000

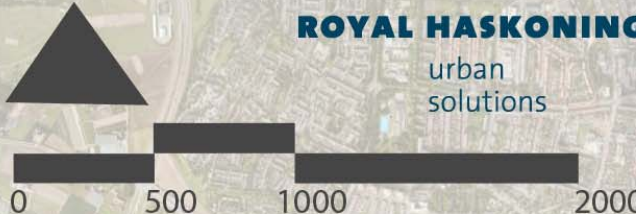
datum: 20 januari 2010



Monumenten locatie 23
Greenport – Zuid

- rijksmonumenten
- MIP objecten
- hoofdwegen
- autosnelwegen
- gemeente

bron: www.kich.nl



datum: 20 januari 2010

Bijlage 5

Externe veiligheid

BIJLAGE 5 EXTERNE VEILIGHEID

1.1 Inleiding

Ten behoeve van het alternatievenonderzoek is een quick scan uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's op de locaties de resulteren uit de fijne zeef (zie hoofdstuk 7). Het betreft de volgende locaties:

- Huidige locatie; Bakelsedijk Zuid (locatie 7);
- Locatie Sevenum – Evertsoord (locatie 22);
- Locatie Greenport – Noord (locatie 23 noord);
- Locatie Greenport – Zuid (locatie 23 zuid).

Hierna worden de belangrijkste externe veiligheidsbegrippen kort toegelicht. Vervolgens zijn de gehanteerde methode plus de resultaten per locatie beschreven.

1.2 Begrippen

Bepaalde maatschappelijke activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om de productie, opslag en gebruik van gevaarlijke stoffen (bijv. vuurwerk, LPG en ammoniak) en het transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen.

Ook risico's veroorzaakt door windturbines (afvallen rotorbladen) en dalend en stijgend vliegverkeer bij vliegvelden, wordt gerekend tot de externe veiligheidsrisico's. Dergelijke activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving, doordat veiligheidsafstanden tussen risicovolle activiteiten en bijvoorbeeld woningen nodig zijn.

Begrippen

De toetsing van externe veiligheidsrisico's gebeurt aan de hand van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR):

- Het plaatsgebonden risico (PR - kans van een individuele burger op overlijden op een bepaalde locatie als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen), waaraan een wettelijke grenswaarde van 10^{-6} (jaarlijkse kans van één op de miljoen) wordt verbonden. Dit leidt tot een veiligheidszone rond risicovolle locaties en transportassen, wat consequenties heeft voor het ruimtegebruik.
- Het groepsrisico (GR - kans op overlijden van een groep personen door een ongeval bij een risicovolle activiteit), wat ontstaat als woningbouw en bedrijven of transport van gevaarlijke stoffen te dicht in elkaars nabijheid plaatsvinden. Voor het groepsrisico geldt geen norm, maar een verantwoordingsplicht. Binnen deze verantwoordingsplicht moeten zowel kwantitatieve als kwalitatieve elementen worden beschouwd. De kwantitatieve elementen wordt weergegeven als een grafiek met het aantal personen op de horizontale as en de cumulatieve kans op overlijden op de verticale as. Voor toetsing van de kwantitatieve elementen is een oriëntatiewaarde vastgelegd. Deze oriëntatiewaarde kan door het bevoegde gezag als handvat worden gebruikt, maar is geen harde norm.

1.3 Methode

Bij de quick scan zijn de volgende bronnen van externe veiligheidsrisico's (risicobronnen) in beschouwing genomen:

- Inrichtingen die onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen;

- Transportassen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt, die vallen onder de werkingsfeer van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVgs, augustus 2004, geactualiseerd per 1 januari 2010). Het betreft hier vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.
- Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen waarop de Circulaire Zonering langs Hogedruk, Aardgas-Transportleidingen(1984) en de Circulaire 'K1K2K3 brandbare vloeistoffen'(1991) van toepassing zijn. Voor buisleidingen is nieuw beleid in ontwikkeling. In augustus 2009 is het ontwerp Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) gepubliceerd, verschenen. In het Bevb wordt qua risicobenadering zoveel mogelijk aangesloten bij het Bevi en de Circulaire RNVgs.
- Windturbines (afvallen van rotorbladen).
- Vliegvelen (dalend en stijgend vliegverkeer).

Kwetsbaarheid Circuit de Peel

Bij het inschatten van de externe veiligheidsrisico's en de eventuele aanwezigheid van wettelijke knelpunten is de mate van kwetsbaarheid van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van belang. Of Circuit de Peel als kwetsbaar of beperkt kwetsbaar kan worden gezien, hangt af van het aantal personen en het aantal uren van de dag dat deze doorgaans aanwezig is. De wet geeft hier tot op zekere hoogte een vrije beleidsruimte.

Volgens de wetgeving die hier van toepassing is (Bevi, Circulaire RNVgs, ontwerp Bveb), zijn kwetsbare objecten:

- woningen, woonschepen en woonwagens, niet zijnde verspreid liggende bebouwing danwel dienst- en bedrijfswoningen van derden; en
- gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, zieken of gehandicapten; en
- gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren:
 - o kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object;
 - o complexen, waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt, en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m² per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd.
- kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

En beperkt kwetsbaar zijn onder meer hotels, restaurants, kantoren, winkels, sport- en kampeertreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden voor zover zij niet kwetsbaar zijn.

Gebaseerd op van de exacte invulling van het beoogde karakter van Circuit de Peel dient bij verdere uitwerking van het plan antwoord te worden gegeven op de vraag hoeveel mensen, hoe vaak (aantal keren per week) en gedurende hoeveel uren per dag aanwezig zijn. Afhankelijk daarvan kan in overleg met het bevoegd gezag worden bepaald of Circuit de Peel een kwetsbaar object is of een beperkt kwetsbaar object.

Quick scan

In Tabel 0.1 zijn de beschouwde locaties en de geïnventariseerde risicobronnen opgenomen. Voor elk van de bronnen is aangegeven of de externe veiligheidsrisico's

een knelpunt kunnen vormen op de locatie. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende toetsingscriteria:

- Criterium 1: Plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} over locatie gelegen

Volgens bovengenoemde regelgeving is het niet toegestaan om nieuwe kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risicocontour (PR) van 10^{-6} per jaar te realiseren (grenswaarde). Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de PR 10^{-6} contour als richtwaarde, waarvan vanaf kan worden geweken bij gewichtige redenen. Gezien het feit dat het motor- en autocircuit als een '(beperkt-) kwetsbaar object' beschouwd wordt, dient hiermee rekening gehouden te worden.

- Criterium 2: Invloedsgebied over locatie gelegen

Indien het invloedsgebied¹ van een inrichting of een transportas over het motor- en autocircuit is gelegen, kan het groepsrisico van de inrichting of transportas wijzigen ten gevolge van de vestiging van het motor- en autocircuit. De maximale reikwijdte van de letale effecten wordt aangemerkt als het invloedsgebied van een risicobron.

Op basis van beide criteria wordt aangegeven of de risicobron een mogelijk knelpunt kan vormen voor de beschouwde locatie.

¹ Gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico.

Tabel 0.1 Externe Veiligheidsrisico's

Locatie	Risicobron	Bron	Toelichting	Plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} over locatie gelegen [Ja / Nee]	Invloedsgebied/-Toetsingsafstand over locatie gelegen [Ja / Nee]	Relevant voor locatie [Ja / Nee]
Locatie 7: Bakelse dijk	Bedrijven	www.risicokaart.limburg.nl	Gulf Station Vredenpeel (LPG-tankstation)	Nee	Nee	Nee
	Weg	Idem plus Circulaire RNvgs ²	--	Nee	Nee	Nee
	Spoor	Idem plus Circulaire RNvgs	--	Nee	Nee	Nee
	Water	Idem plus Circulaire RNvgs	--	Nee	Nee	Nee
	Buisleidingen	www.risicokaart.limburg.nl	Op ruim 2 km afstand ligt een ondergrondse aardgasleiding. De locatie ligt daarmee buiten het invloedsgebied van de leiding en wordt als niet relevant beschouwd.	Nee	Nee	Nee
	Vliegverkeer	Militair vliegveld De Peel	Direct naast de beoogde locatie ligt het militair vliegveld De Peel. Op basis van de berekende externe veiligheidsregio's (NLR berekeningsnr. 05062112, feb. 2007) blijkt dat de locatie gedeeltelijk binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar is gelegen maar buiten de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-5} per jaar. Momenteel is er geen externe veiligheidsbeleid voor militaire luchthaven. Een interimbeleid is neergelegd in de 'Regeling Burgerluchthavens en militaire luchthavens' in afwachting van een definitief besluit. Op hoofdlijnen komt dit er op neer dat geen nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour gerealiseerd mogen worden. Er is geen	Ja	Ja	Ja

² Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, Staatscourand 4 augustus 2004, geactualiseerd 1 januari 2010.

Locatie	Risicobron	Bron	Toelichting	Plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} over locatie gelegen [Ja / Nee]	Invloedsgebied/- Toetsingsafstand over locatie gelegen [Ja / Nee]	Relevant voor locatie [Ja / Nee]
			regelgeving voor het groepsrisico. Voor de locatie betekent dit dat de samenloop van evenementen met het gebruik van het vliegveld geregeld dient te worden.			
Locatie 22: Evertsoord - Sevenum	Bedrijven	www.risicokaart.limburg.nl	LPG tankstation van Rengs	Nee	Nee	Nee
	Weg	Idem plus Circulaire RNvgs ³	--			
	Spoor	Idem plus Circulaire RNvgs	--			
	Water	Idem plus Circulaire RNvgs	--			
	Buisleidingen	www.risicokaart.limburg.nl	Direct ten westen van de locatie loopt in noord-zuidelijke richting een ondergrondse aardgasleiding (24 inch, 66 bar). Volgens de risicokaart is de PR 10^{-6} contour van deze leiding 0 meter. Bij realisatie zal het groepsrisico in beeld gebracht moeten worden.	Nee	Ja	Ja
Locatie 23: Greenport Noord	Bedrijven	www.risicokaart.limburg.nl	Beeren's Internationaal Transport	Nee	Ja	Ja
			Enkele bedrijven met opslag van gevaarlijke stoffen op bedrijventerrein Trade Port West met kleinere PR 10^{-6} contouren en kleinere invloedsgebieden (Birkart Globistics, Ziegler Ned. B.V., Vitesse Logistics)	Nee	Nee	Nee
			LPG tankstation Trade Port West	Nee	Nee	Nee

³ Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, Staatscourand 4 augustus 2004, geactualiseerd 1 januari 2010. Hierin zijn tevens veiligheidsafstanden opgenomen die voortvloeien uit het toekomstige Landelijke Basisnet.

Locatie	Risicobron	Bron	Toelichting	Plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} over locatie gelegen [Ja / Nee]	Invloedsgebied/-Toetsingsafstand over locatie gelegen [Ja / Nee]	Relevant voor locatie [Ja / Nee]
	Weg	Idem plus Circulaire RNvgs	De dichtstbijzijnde weg met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen is de A67, deze ligt op ruim 1 km afstand. Dit betekent dat het ruim buiten de toetsingsafstand van 200 meter ligt.	Nee	Nee	Nee
	Spoor	Idem plus Circulaire RNvgs	De locatie ligt buiten de toetsingsafstand van 200 meter van de spoorlijn Venlo- Eindhoven, maar binnen de 1% letaliteitscontour (invloedsgebied). Dit betekent dat ingevolge de Circulaire RNvgs de externe veiligheid buiten beschouwing kan worden gelaten. Wel dienen maatregelen ikhv rampenbestrijding en zelfredzaamheid worden overwogen.	Nee	Nee	Ja
	Water	Idem plus Circulaire RNvgs	--			
	Buisleidingen	www.risicokaart.nl	Op ongeveer 800 meter ten noorden van de locatie liggen 2 ondergrondse buisleidingen van Rotterdam-Rijn Pijpleidingenmaatschappij met ruwe olie (24", 36 ")	nee	nee	Nee
Locatie 23 Greenport Zuid	Bedrijven	www.risicokaart.limburg.nl	Beeren's Internationaal Transport	Nee	Ja (mogelijk)	Ja (mogelijk)
			Enkele bedrijven met opslag van gevaarlijke stoffen op bedrijventerrein Trade Port West met kleinere PR 10^{-6} contouren en kleinere invloedsgebieden (Birkart Globistics, Ziegler Ned. B.V., Vitesse Logistics)	Nee	Nee	Nee
			LPG tankstation Trade Port West	Nee	Nee	Nee
	Weg	Idem plus Circulaire RNvgs	De dichtstbijzijnde weg met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen is de A67, deze ligt buiten de toetsingsafstand van 200 meter, maar binnen de 1% letaliteitscontour (invloedsgebied). Dit	Nee	Nee	Ja

Locatie	Risicobron	Bron	Toelichting	Plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} over locatie gelegen [Ja / Nee]	Invloedsgebied/- Toetsingsafstand over locatie gelegen [Ja / Nee]	Relevant voor locatie [Ja / Nee]
			betekent dat ingevolge de Circulaire RNvgs de externe veiligheid buiten beschouwing kan worden gelaten. Wel dienen maatregelen ikhv rampenbestrijding en zelfredzaamheid worden overwogen.			
	Spoor	Idem plus Circulaire RNvgs	--	Nee	Nee	Nee
	Water	Idem plus Circulaire RNvgs	--	Nee	Nee	Nee
	Buisleidingen	www.risicokaart.limburg.nl	--	Nee	Nee	Nee

1.4 Samenvatting resultaten

Locatie Bakelsedijk Zuid (locatie 7)

Op de huidige locatie van het motor- en autocircuit 'De Peel' zijn er géén inrichtingen en transportassen gelegen die tot een knelpunt kunnen leiden vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Met betrekking tot het militair vliegveld De Peel dient de samenloop van evenementen met het gebruik van het vliegveld geregeld te worden.

Locatie Sevenum- Evertsoord (locatie 22)

Op en in de nabijheid van deze locatie zijn er géén inrichtingen en transportassen gelegen die tot een knelpunt kunnen leiden vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Direct ten oosten van de locatie loopt een ondergrondse aardgasleidingen. Bij realisatie zal het groepsrisico in beeld gebracht moeten worden. Elke toename van het groepsrisico dient bestuurlijk te worden verantwoord volgens het (ontwerp) Besluit externe veiligheid buisleidingen.

Locatie Greenport Noord (locatie 23 noord)

De locatie ligt mogelijk in het invloedsgebied van Beeren's Internationaal Transport. Volgens de risicokaart heeft deze inrichting een PR 10^{-6} contour van 290 meter. De hoogte van het invloedsgebied is onbekend. Indien de locatie in het invloedsgebied valt, dient de toename van het groepsrisico te worden verantwoord. Ten aanzien van de spoorlijn Eindhoven – Venlo, dienen volgens de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, de mogelijkheden voor de rampenbestrijding (bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid) te worden onderzocht en overwogen. Op en in de nabijheid van deze locatie zijn er verder geen inrichtingen en transportassen die van belang zijn.

Locatie Greenport Noord (locatie 23 zuid)

Ook deze locatie ligt mogelijk in het invloedsgebied van Beeren's Internationaal Transport. Indien de locatie in het invloedsgebied valt, dient de toename van het groepsrisico te worden verantwoord. Ten aanzien van de snelweg A67, dienen volgens de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, de mogelijkheden voor de rampenbestrijding (bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid) te worden onderzocht en overwogen. Op en in de nabijheid van deze locatie zijn er verder geen inrichtingen en transportassen die van belang zijn.

Samenvattend

Samenvattend is er op géén van de vier locaties een direct knelpunt, vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Wel dienen op de locaties Evertsoord- Sevenum, Greenport Noord en Greenport Zuid de toename van het groepsrisico inzichtelijk gemaakt te worden en eventueel te worden verantwoord. Voor locatie Bakelsedijk Zuid dient met betrekking tot het militair vliegveld De Peel de samenloop van evenementen met het gebruik van het vliegveld geregeld te worden.

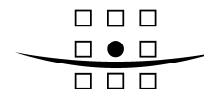
Bijlage 6

Luchtkwaliteit en stikstofdepositie

Bepaling luchtkwaliteit zoeklocaties Circuit de Peel

Gemeente Venray

8 juli 2010
Definitief rapport
9S2272.FO

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

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

Documenttitel Bepaling luchtkwaliteit zoeklocaties Circuit de Peel

Verkorte documenttitel Luchtkwaliteit zoeklocaties Circuit de Peel

Status Definitief rapport

Datum 8 juli 2010

Projectnaam Alternatievenonderzoek Circuit de Peel

Projectnummer 9S2272.F0

Opdrachtgever Gemeente Venray

Referentie 9S2272/R0001/Nijm

Auteur(s) P. (Paul) van den Eijnden BSc

Collegiale toets J.J.H. (Jurryt) Jannink BSc

Datum/paraaf 8 juli 2010

Vrijgegeven door ir. M.C.J. (Mariska) Ruiter

Datum/paraaf 8 juli 2010

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
2 WERKWIJZE	3
3 EFFECTBEPALING	5
3.1 Emissies circuit de Peel	5
3.2 Verkeersaantrekkende werking	5

1 INLEIDING

In onderhavige notitie is het onderzoek weergegeven naar de mogelijkheden van de vier locaties voor realisatie van circuit de Peel ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit.

Hierbij is onderzoek uitgevoerd naar de volgende vier locaties:

1. Locatie 7, Peel/ Bakelsedijk Zuid;
2. Locatie 22, Sevenem Oost;
3. Locatie 23, Greenport Noord;
4. Locatie 23, Greenport Zuid.

2 WERKWIJZE

Om de mogelijkheden ten aanzien van de luchtkwaliteit te bepalen is de volgende werkwijze gehanteerd:

1. Bepaling achtergrondconcentraties op de verschillende locaties.
 - Deze zijn voor de twee meest relevante componenten NO₂ en PM₁₀ herleid uit gegevens van de Saneringstool versie 3.1 voor het jaar 2010.
2. Bepaling effect relevante andere ontwikkelingen in het gebied.
 - Hiervoor wordt gebruik gemaakt van gegevens van andere relevante projecten in het gebied te weten:
 - de PlanMER POL-gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (Oranjewoud);
 - Provinciaal InpassingsPlan Greenportlane (Oranjewoud);
 - Vastgesteld bestemmingsplan Floriade/Greenpark (Arcadis).
3. Bepaling indicatieve bronbijdrage vanuit activiteiten Circuit de Peel.
 - Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het oude luchtkwaliteitsonderzoek 'Luchtkwaliteitsonderzoek circuit De Peel te Venray, ref 9S9257.01/R0009/Nijm, d.d. 20 november 2007, Royal Haskoning behorende bij het bestemmingsplan. Het betreft hier de bronbijdrage in de directe nabijheid van het circuit op een afstand van ca. 250 meter vanaf het midden van de inrichting.
4. Bepaling totale concentratie van de varianten en ruimte tot aan de grenswaarde uit de 'Wet luchtkwaliteit' (Wlk).
 - De totale concentratie betreft de sommatie van de heersende achtergrondconcentratie met de indicatieve bronbijdrage van het circuit. Voor de grenswaarde wordt de Wlk gehanteerd waarbij 'worst-case' wordt uitgegaan van de strengst geldende grenswaarde, te weten 40 µg/m³ als jaargemiddelde grenswaarde voor zowel NO₂ als PM₁₀.
5. Bepaling effect verkeersaantrekkende werking.
 - Naast de emissies vanuit het circuit kan ook de verkeersaantrekkende werking tot eventuele knelpunten leiden. Hiertoe is op basis van de relevante ontsluitingswegen naar de locaties aangegeven of knelpunten te verwachten zijn.
6. Uitspraak over mogelijkheden van de vier locaties.
 - Op basis van de ruimte tussen de indicatief bepaalde concentratie en de grenswaarde en het effect van de verkeersaantrekkende werking kan de uitspraak gedaan worden over de mogelijkheden van de vier locaties ten aanzien van luchtkwaliteit.

3 EFFECTBEPALING

3.1 Emissies circuit de Peel

In onderstaande tabel is de effectbepaling bestaande uit de bronbijdrage aan de componenten NO₂ en PM₁₀ weergegeven voor de vier locaties.

Tabel 1 Effectbepaling [concentratie in µg/m³]

	Locatie 7		Locatie 22		Locatie 23 Noord		Locatie 23 Zuid	
	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
Achtergrondconcentratie [µg/m ³]	16,3	26,2	17,2	25,0	22,8	24,8	18,2	24,5
Relevante ontwikkelingen	Geen	Geen	Geen	Geen	1,0	1,0	1,0	1,0
Bronbijdrage circuit [µg/m ³]	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5
Totale concentratie [µg/m ³]	18	27	19	26	25	26	21	26
Grenswaarde Wlk [µg/m ³]	40	40	40	40	40	40	40	40
Verskil concentratie/ grenswaarde [µg/m ³]	22	13	21	14	15	14	19	14

Uit de resultaten van de effectbepaling komt naar voren dat voor alle locatie circa dezelfde ruimte voor PM₁₀ bestaat. Deze ruimte is dermate groot dat overschrijding van de grenswaarde niet verwacht wordt. Ten aanzien van de component NO₂ komt naar voren dat de ruimte tot aan de grenswaarde eveneens groot is en dat overschrijdingen van de grenswaarde niet te verwachten zijn. Wel kan worden herleid dat met name locatie 23 de minste ruimte tot aan de grenswaarde heeft en in deze dus van de vier locaties het ongunstigste kan zijn.

3.2 Verkeersaantrekkende werking

Op basis van het luchtonderzoek van Royal Haskoning is te herleiden dat de verkeersaantrekkende werking van Circuit de Peel bestaat uit maximaal 10.000 motorvoertuigbewegingen gedurende een wedstrijddag. De belangrijkste directe ontsluitingswegen naar de verschillende locaties zijn:

1. Locatie 7 : N277 (Peelweg)
2. Locatie 22 : N277 (Middelpeelweg)
3. Locatie 23 Noord : A67
4. Locatie 23 Zuid : A67

De intensiteiten op deze ontsluitingswegen zijn herleid uit gegevens van het luchtonderzoek van Royal Haskoning, het luchtkwaliteitsonderzoek 'N277 Middenpeelweg-Kleefsedijk', Ref: 9S5167.A0/R0001/PVDE/Nijm d.d. 24 augustus 2007 en het luchtkwaliteitsonderzoek van Oranjewoud 'Provinciaal InpassingsPlan Greenportlane', 3 juli 2009. De intensiteiten zijn:

1. Locatie 7 : ca. 6.000 mvt/etmaal
2. Locatie 22 : ca. 20.000 mvt/etmaal
3. Locatie 23 Noord : ca. 25.000 mvt/etmaal
4. Locatie 23 Zuid : ca. 25.000 mvt/etmaal

Locatie 7

Uit de berekeningen aan locatie 7, weergegeven in het luchtkwaliteitonderzoek, komt naar voren dat de 10.000 voertuigbewegingen op de N277 niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarde.

Locatie 22

Betreffende locatie 22 komt uit het onderzoek van de 'N277 Middenpeelweg-Kleefsedijk' naar voren dat er geen overschrijdingen bij de N277 Middenpeelweg aanwezig zijn. De berekende concentraties bedragen daar maximaal ca. 39 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Gezien deze hoge concentraties kunnen er echter wel overschrijdingen gaan plaatsvinden wanneer deze weg de extra voertuigen van het Circuit moeten afwikkelen. Dit kan dus mogelijk voor knelpunten gaan leiden.

Locaties 23 Noord en Zuid

Betreffende de onderbouwing van de beoordeling van de locatie Greenport Noord en Greenport Zuid geldt het volgende:

Voor deze beoordeling is het onderzoek 'Provinciaal InpassingsPlan Greenportlane' (Oranjewoud, februari 2009) gehanteerd waar aan dezelfde ontsluitingswegen als van circuit de Peel wordt gerekend. Dit betreffen dus ook de wegen waar Trafficport op aansluit. Deze resultaten geven dus een goed beeld van de luchtkwaliteit langs de wegen.

In dit onderzoek komt naar voren dat de concentratie NO_2 langs de onderzochte wegen voor het jaar 2012, in de autonome situatie 43,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt en in de plansituatie 42,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit betreft dus een overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze grenswaarde is echter pas in 2015 van kracht als gevolg van het vaststellen van het NSL en de verkregen derogatie. In 2012 geldt een plandrempel van 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze derogatie is in augustus 2009 verleend. Dit betreft dus in feite geen overschrijding van de plandrempel en dus ook geen overschrijding van de grenswaarde. Het gaat hier echter wel om hoge, mogelijk kritische, concentraties. De luchtkwaliteit voor deze locaties wordt dan ook als een mogelijk risico voor de ontwikkeling beoordeeld. Reden hiervoor zijn:

- de heersende concentraties zijn hoog, zelfs boven de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- er was tot half 2009 een overschrijding van de grenswaarde, ware het niet dat door de derogatie de plandrempel is gaan gelden en deze overschrijding is vervallen;
- er vinden diverse andere ontwikkelingen in het gebied plaats. Dit betekent meerdere bronbijdrages bij een reeds heersende hoge concentratie.

De verkeersaantrekkende werking kan dus mogelijk voor knelpunten gaan zorgen.

4 CONCLUSIE

Uit de beschouwing van de luchtkwaliteit op de vier locaties komt naar voren dat van de vier locaties de 1^e locatie (locatie 7) het minste kans op knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit heeft. Bij de overige 3 locaties kan mogelijk de verkeersaantrekkende werking een knelpunt ten aanzien van luchtkwaliteit opleveren. Dit zal zich dan met name voordoen op wedstrijddagen waarbij het aantal verkeersbewegingen van en naar het circuit het hoogst zijn. De reeds hoge concentraties langs de aan- en afvoerwegen zijn dus een relevant nadeel voor de ontwikkeling van het circuit.

Bepaling stikstofdepositie Circuit de Peel

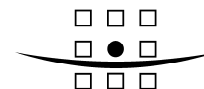
Gemeente Venray

8 juli 2010

Definitief rapport

9S2272.F0

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

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

Documenttitel Bepaling stikstofdepositie Circuit de Peel

Verkorte documenttitel Stikstofdepositie Circuit de Peel
Status Definitief rapport
Datum 8 juli 2010
Projectnaam Alternatievenonderzoek Circuit de Peel
Projectnummer 9S2272.F0
Opdrachtgever Gemeente Venray
Referentie 9S2272.F0/R001/903848/Nijm

Auteur(s) L.F. (Erik) Klop MSc
Collegiale toets J.J.H. (Jurryt) Jannink BSc
Datum/paraaf 8 juli 2010
Vrijgegeven door ir. M.C.J. (Mariska) Ruiter
Datum/paraaf 8 juli 2010

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	3
2 NATURA 2000-GEBIEDEN	5
3 DEPOSITIE	7
4 EFFECTBEOORDELING	9

1 INLEIDING

Vanuit Circuit de Peel kan emissie van stikstofoxiden (NO_x) plaatsvinden. De depositie van stikstof kan negatieve gevolgen hebben voor de natuurwaarden in de omliggende Natura 2000-gebieden. De effecten dienen daarom getoetst te worden aan de Natuurbeschermingswet 1998.

Tallose studies hebben negatieve ecologische effecten van stikstofdepositie aangetoond, waaronder een verminderde soortendiversiteit en het verdringen van zeldzame soorten uit de vegetatie door stikstofminnende soorten. Hoge stikstofdeposities leiden meestal tot een verarming van de vegetatie door de dominantie van snelgroeiende, stikstofminnende soorten als brandnetel en grassen. Veel zeldzame soorten van voedselarme milieus zullen hierdoor verdwijnen. In voedselarme biotopen als heidegebieden en hoogveen kunnen hoge N deposities leiden tot invasie door berken en grassen, met name pijpenstrootje en bochtige smele.

2 NATURA 2000-GEBIEDEN

In de omgeving van de zoeklocaties voor Circuit de Peel liggen de volgende Natura 2000-gebieden:

- Deurnsche Peel & Mariapeel
- Groote Peel
- Boschhuizerbergen

Vrijwel alle Habitattypen van deze drie gebieden zijn zeer gevoelig voor stikstofdepositie (zie onderstaande tabellen). De gevoeligheid is hier weergegeven door de kritische depositiewaarde (KDW) in mol per hectare per jaar. De KDW is gedefinieerd als 'de grens waarboven het risico niet kan worden uitgesloten dat de kwaliteit van het habitatype significant wordt aangetast als gevolg van de verzurende en/of vermestende invloed van de atmosferische stikstofdepositie' (Van Dobben & Van Hinsberg 2008). In onderstaande tabellen staat per gebied de KDW van de Habitattypen waarvoor de gebieden zijn aangewezen.

Deurnsche Peel & Mariapeel:

Code	Naam	KDW (mol)	Gevoeligheid
H4030	Droge heiden	1100	zeer gevoelig
H7110_A	Actieve hoogvenen (hoogveenlandschap)	400	zeer gevoelig
H7120	Herstellende hoogvenen	400	zeer gevoelig

Groote Peel:

Code	Naam	KDW (mol)	Gevoeligheid
H4030	Droge heiden	1100	zeer gevoelig
H7120	Herstellende hoogvenen	400	zeer gevoelig

Boschhuizerbergen:

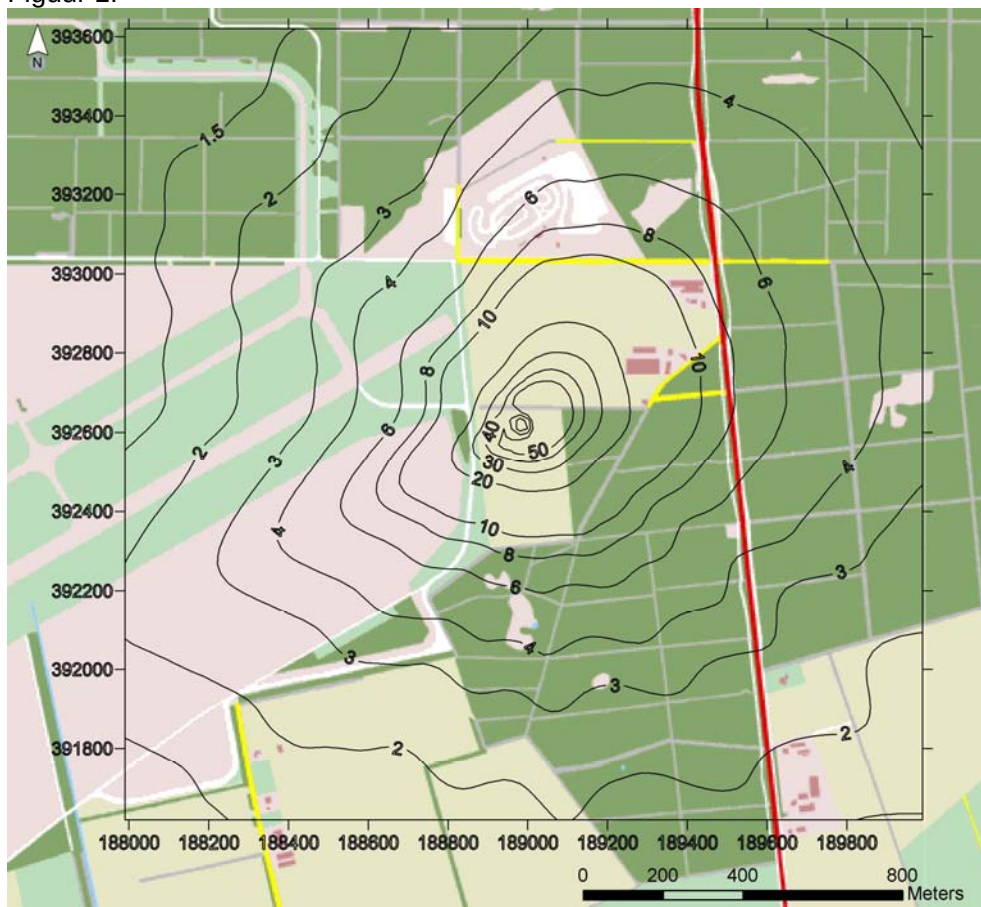
Code	Naam	KDW (mol)	Gevoeligheid
H2310	Stuifzandheiden met struikhei	1100	zeer gevoelig
H2330	Zandverstuivingen	740	zeer gevoelig
H3130	Zwakgebufferde vennen	410	zeer gevoelig
H5130	Jeneverbesstruwelen	2180	gevoelig

Uit gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving (www.ruimtelijkplanbureau.nl) blijkt dat de achtergronddepositie in dit gedeelte van Nederland meer dan 3000 mol/ha/jr bedraagt. De KDW van de alle Habitattypen wordt dus ruim overschreden door de achtergronddepositie.

3 DEPOSITIE

De depositie van NO_x rondom het plangebied is weergegeven in figuur 1. Hier is locatie 7 als uitgangspunt genomen. Uit de figuur blijkt dat de depositie snel afneemt naarmate de afstand groter wordt; op 800 meter van het plangebied is de depositie afgenomen van **70** mol naar circa 2 tot 3 mol/ha/jr.

Figuur 1.



4 EFFECTBEOORDELING

Het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel ligt op circa 2,5 kilometer van locatie 7. Hoewel door deze afstand het gebied buiten de contourberekeningen valt (figuur 2), is het duidelijk dat de depositie vanuit het circuit minimaal zal zijn. Indien wordt uitgegaan van een depositiebijdrage van 0,5 mol/ha/jr, is deze bijdrage circa 0,13% van de meest kritische depositiewaarde (400 mol). Deze bijdrage is dermate klein dat dit geen meetbare effecten op de vegetatie zal geven.

Figuur 2.



Indien wordt gekozen voor locatie 22, ligt het plangebied op minder dan 2 kilometer van Deurnsche Peel & Mariapeel. Hierdoor zal de depositiebijdrage op het gebied iets hoger zijn dan bij locatie 7, hoewel ook bij deze afstand effecten niet aannemelijk zijn. De locaties Greenport Noord en Greenport Zuid zijn het verst van Natura 2000-gebieden gelegen (respectievelijk circa 11 en 9 km van de Deurnsche Peel). Vanwege de grote afstand zullen geen meetbare effecten op de Habitattypen optreden.

Criteria	Beoordeling s-aspecten	Locatie 7 Peel/ Bakelse dijk zuid	Locatie 22 Sevenum – Evertsoord	Locatie 23 Greenport – Noord	Locatie 23 Greenport – Zuid
Milieu en Natuur	Stikstof- depositie op Natura 2000	Marginaal, geen meetbare effecten	Marginaal, geen meetbare effecten	Marginaal, geen meetbare effecten	Marginaal, geen meetbare effecten

Kaartenbijlagen regionaal alternatievenonderzoek Circuit de Peel

Inhoudsopgave

Kaarten Grove zeef (concept)

- 1A Natuur
- 1B Water
- 1C Landschap- en Cultuurhistorie
- 2 Uitsluitende criteria
- 3 Aantal adressen binnen 650 m (50 dB (A) geluidscontour)
- 4 Potentiële locaties

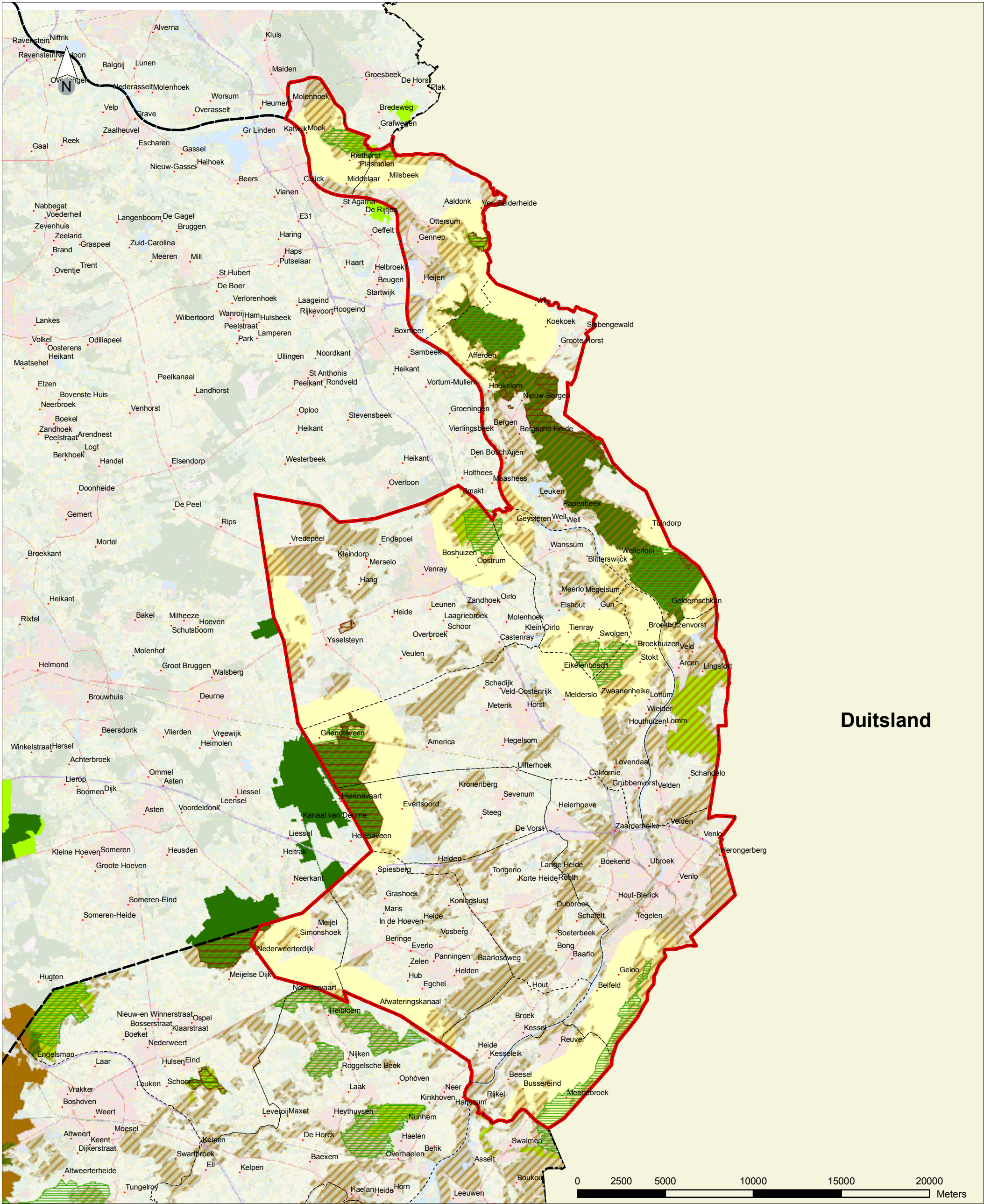
Kaarten Middenzeef (concept)

- 1A Aantal adressen binnen 1800 m
- 1B Aantal adressen binnen 3500 m
- 2 Aanwezigheid recreatie tussen 1800 en 3500 m
- 3A Aanwezigheid Beschermde Natuurgebieden binnen 1800 m
- 3B Aanwezigheid EHS binnen 500 m
- 4 Autonome/geplande ontwikkelingen
- 5 Bereikbaarheid bij evenementen

Kaarten Fijne zeef (concept)

- Geluidscontour locatie 7
- Geluidscontour locatie 22
- Geluidscontour locatie 23-Noord
- Geluidscontour locatie 23-Noord incl. klavertje 4
- Geluidscontour locatie 23-Zuid
- Geluidscontour locatie 23-Zuid incl. klavertje 4

Kaarten Grove zeef



Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn

Legenda

- Provinciegrens
- Gemeentegrens
- Zoekgebied Noord Limburg

Natuur

- Ecologische hoofdstructuur (EHS)
- Stiltegebieden
- Afstand tot 1800 m rondom Stiltegebied

Natura 2000 gebieden

- Beschermde- en staats-natuurmonumenten
- Habitat-richtlijn
- Vogel- en habitat-richtlijn
- Vogel-richtlijn

Titel:
Uitsluitende criteria Natuur

Project:
9S2272 - Circuit de Peel

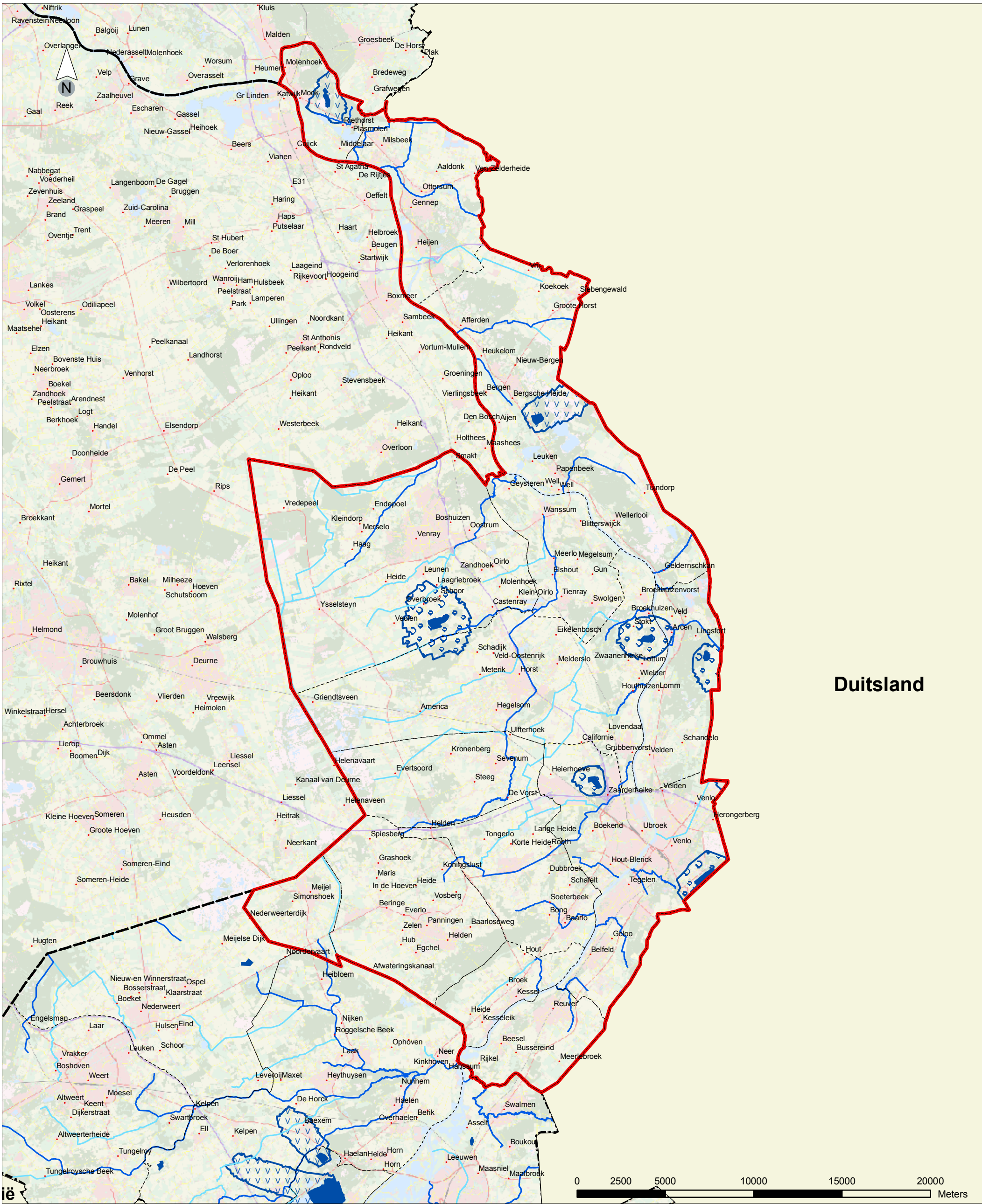
Opdrachtgever:
Gemeente Venray

Datum:
25 jan 2010

Schaal:
1:200000

Figuur:
1A

ROYAL HASKONING
HASKONING NEDERLAND B.V. IS A COMPANY OF ROYAL HASKONING



Duitsland

Legenda

- Provinciegrens
- Gemeentegrens
- Zoekgebied Noord Limburg

Water

- AEF (algemeen ecologische functie) - beken
- SEF (specifiek ecologische functie) - beken
- Waterwingebied

Grondwaterbeschermingsgebied

- freatisch
- niet freatisch

Titel:

Uitsluitende criteria Water

Project:

9S2272 - Circuit de Peel

Opdrachtgever:

Gemeente Venray

Datum:

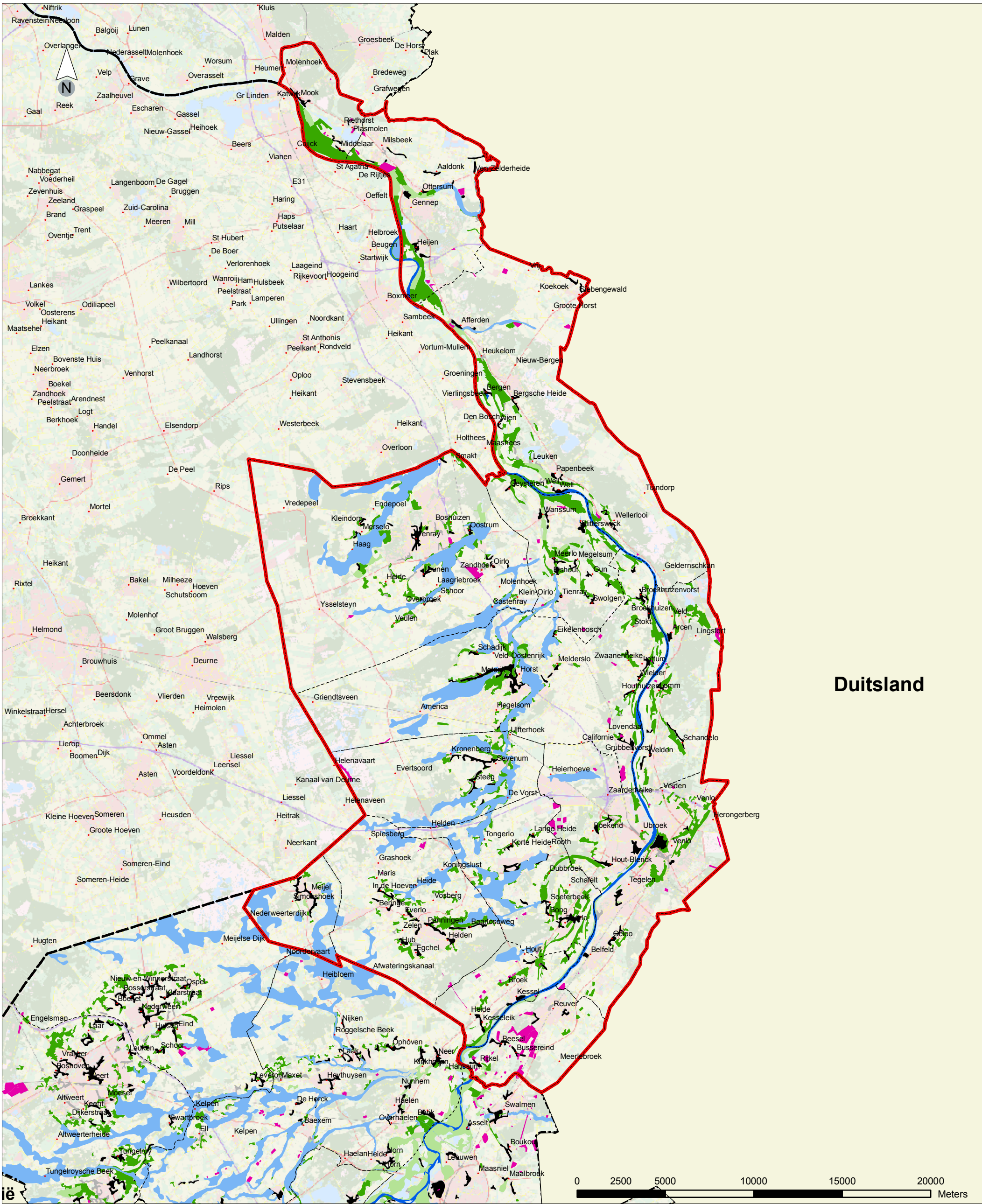
07 jan 2010

Schaal:

1:200000

Figuur:

1 B



Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn

Legenda

- Provinciegrens
- Gemeentegrens
- Zoekgebied Noord Limburg

Landschap en Cultuurhistorie

- (Beek)dalen en laagtes buiten het Maasdal
- Archeologische monumenten
- Nederzettingenvormen
Oude kernen en gehuchten, weinig/matig veranderd

Cultuurlandschappen
Overwegend oude cultuurlandschappen

- Oude kernen
- Grasland, geperceleerd
- Grasland, ongeperceleerd
- Water

Titel:
Uitsluitende criteria Landschap en Cultuurhistorie

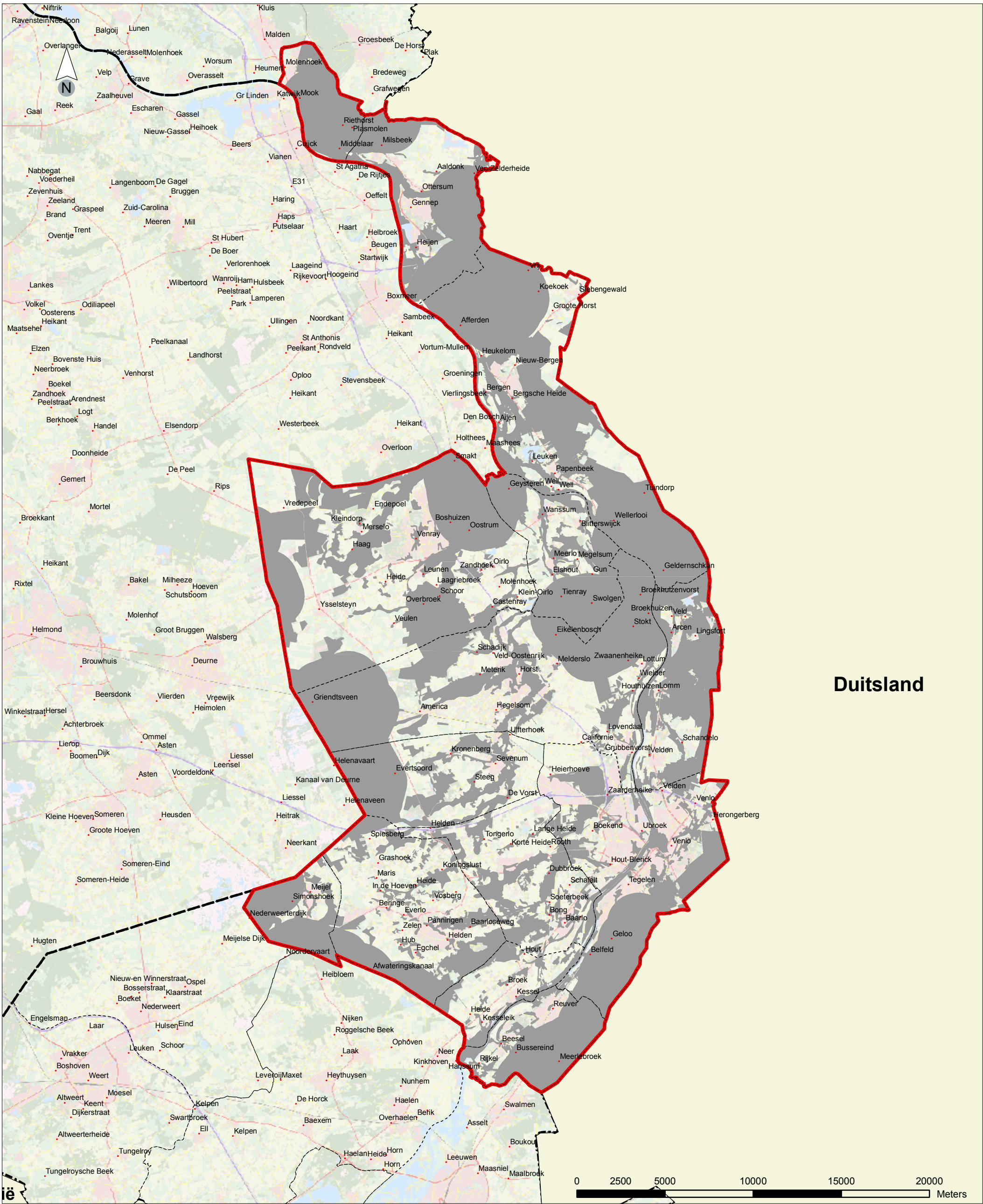
Project:
9S2272 - Circuit de Peel

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

Datum:
08 jan 2010

Schaal:
1:200000

Figuur:
1 C



Duitsland

Legenda

- Provinciegrens
- Gemeentegrens
- Zoekgebied Noord Limburg
- Uitsluitende criteria

Titel:
Uitsluitende criteria

Project:
9S2272 - Circuit de Peel

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

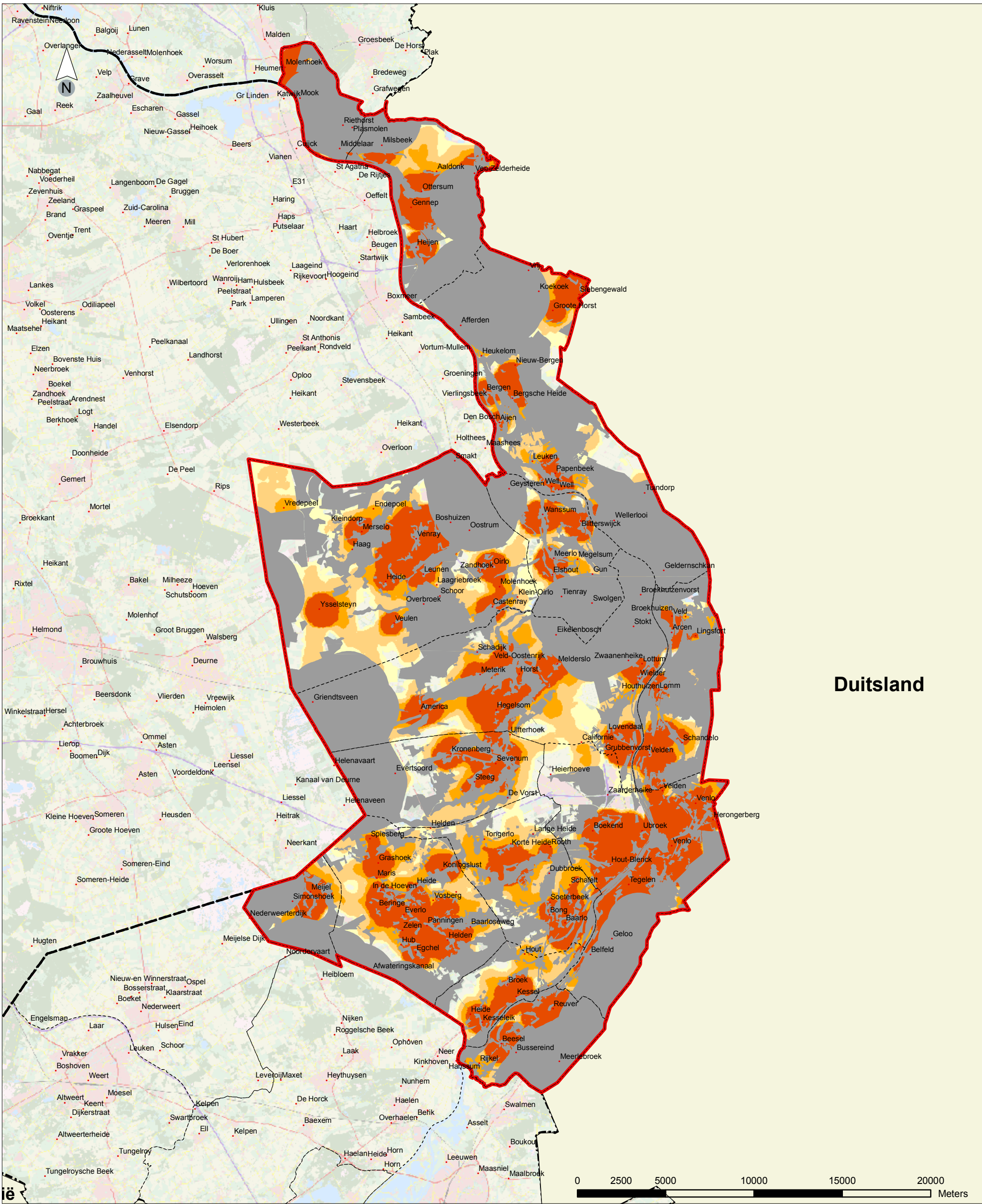
Datum:
08 jan 2010

Schaal:
1:200000

Figuur:
2



Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn



Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn

Legenda

- Provinciegrens
- Gemeentegrens
- Zoekgebied Noord Limburg

UitsluitendeCriteria na GroveZeef

Aantal adressen binnen 650m

- < 5
- 5 - 10
- 10 - 25
- 25 - 50
- > 50

Titel:
Aantal adressen binnen 650m

Project:
9S2272 - Circuit de Peel

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

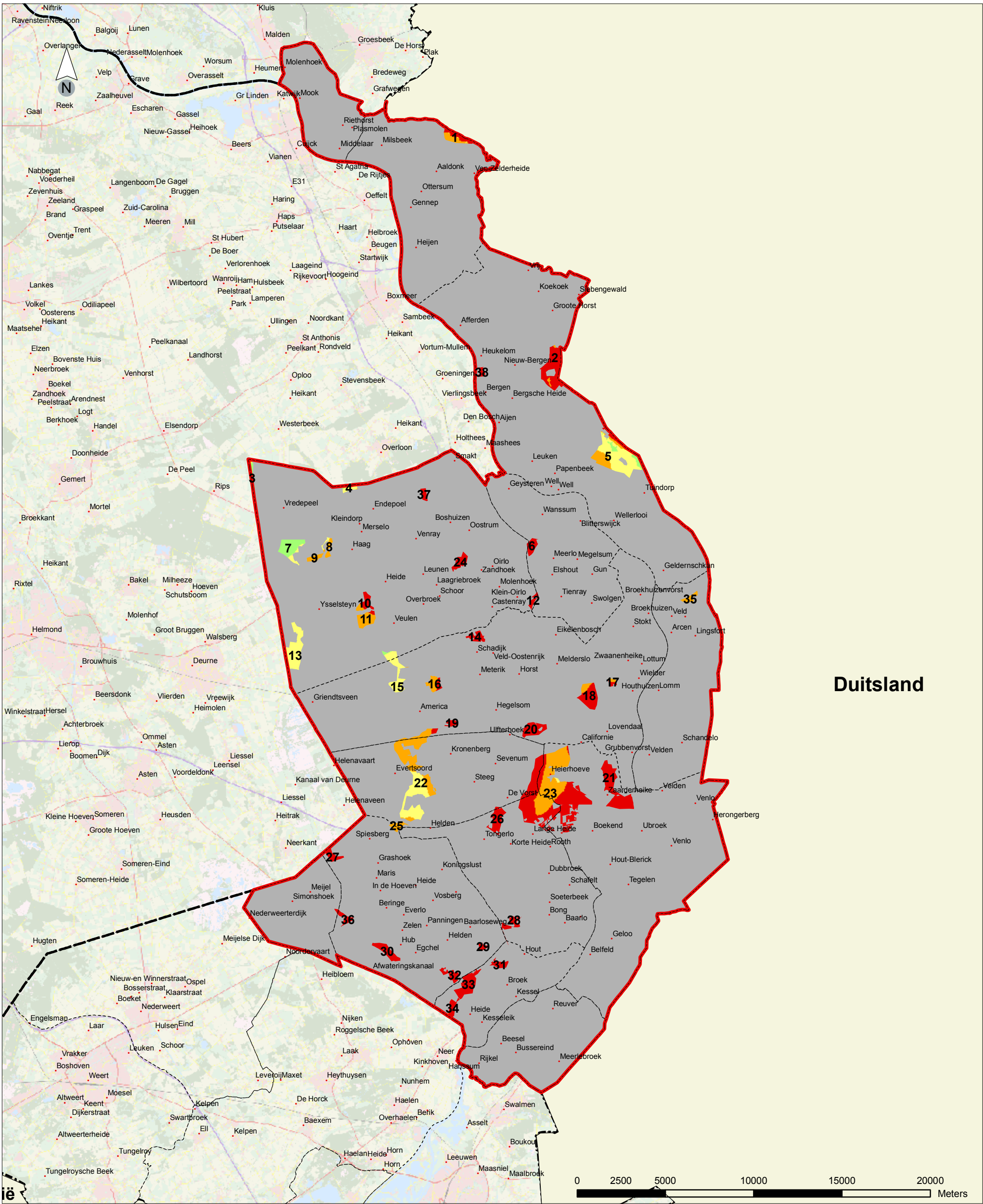
Datum:
08 jan 2010

Schaal:
1:200000

Figuur:
3

ROYAL HASKONING
HASKONING NEDERLAND B.V. IS A COMPANY OF ROYAL HASKONING

Kaarten Middenzeef



Duitsland

Legenda

- Zoekgebied Noord Limburg
- Provinciegrens
- Gemeentegrenzen
- Uitgesloten Na Grove Zeef

Aantal adressen binnen 3500m

- < 500
- 500 - 1000
- 1000 - 2000
- > 2000

Titel:
Aantal adressen binnen 3500m

Project:
9S2272 - Circuit de Peel
Opdrachtgever:
Gemeente Venray

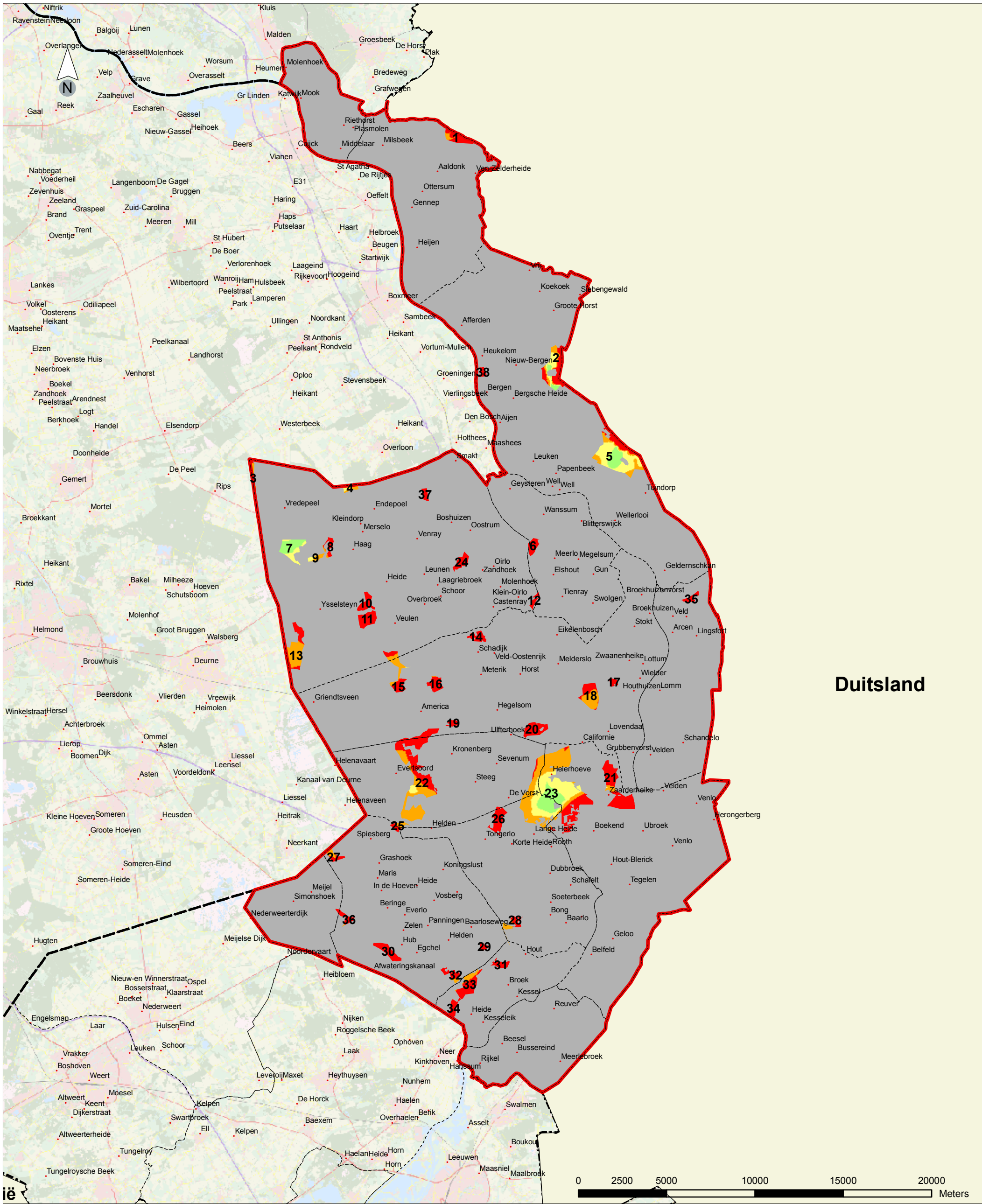
Datum:
07 jan 2010

Schaal:
1:200000

Figuur:
1a



Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn



Legenda

- Zoekgebied Noord Limburg
- Provinciegrens
- Gemeentegrenzen
- Uitgesloten Na Grove Zeef

Aantal adressen binnen 1800m

- < 25
- 25 - 50
- 50 - 100
- > 100

Titel:
Aantal adressen binnen 1800m

Project:
9S2272 - Circuit de Peel

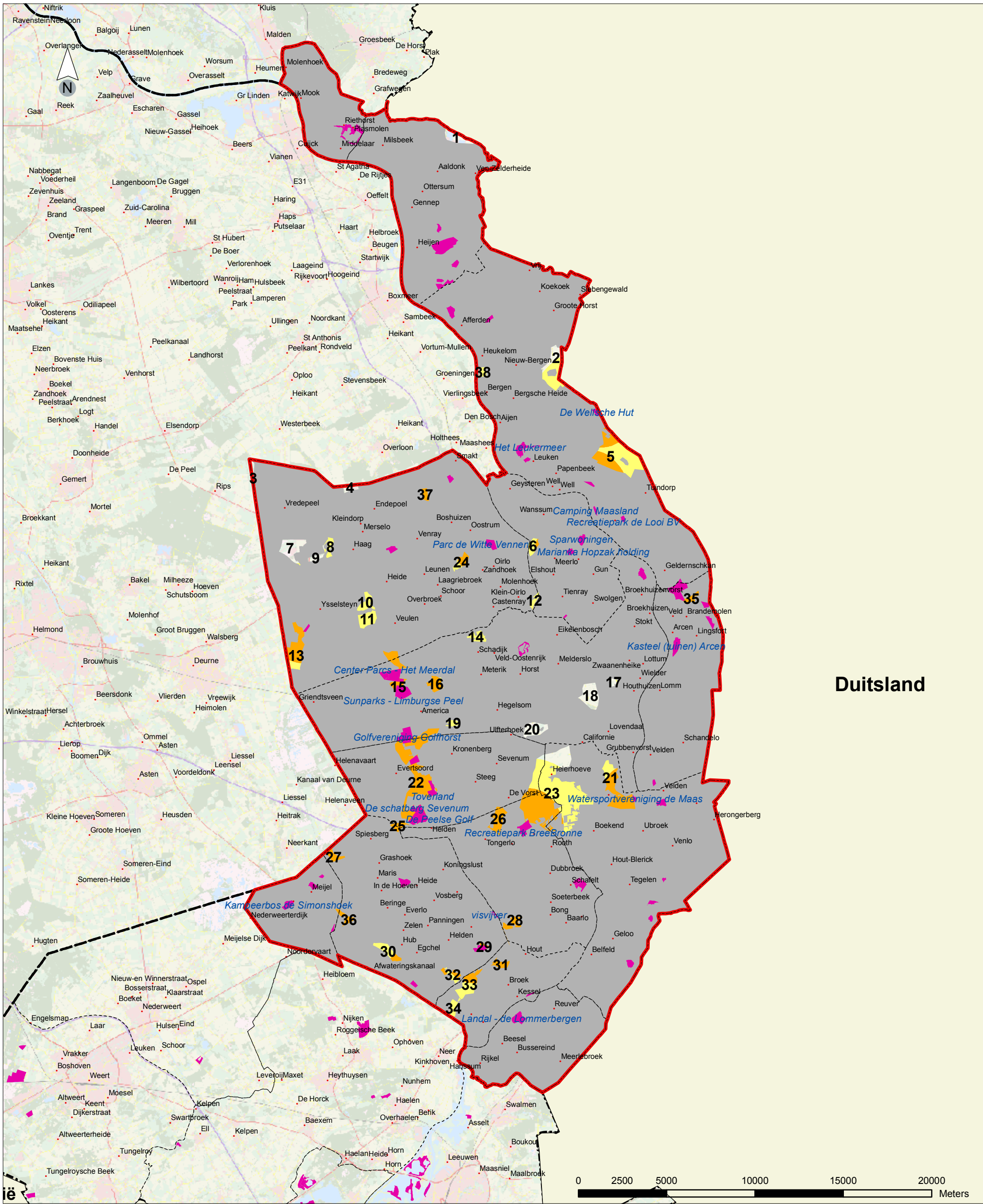
Opdrachtgever:
Gemeente Venray

Datum:
07 jan 2010

Schaal:
1:200000

Figuur:
1b

Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn



Duitsland

Legenda

- Zoekgebied Noord Limburg
- Provinciegrens
- Gemeentegrenzen
- Recreatieve objecten
- Uitgesloten na Grove Zeef

Afstand tot Recreatief object

- < 1800 m
- < 3500 m

Titel:
Afstand tot recreatieve objecten

Project:
9S2272 - Circuit de Peel

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

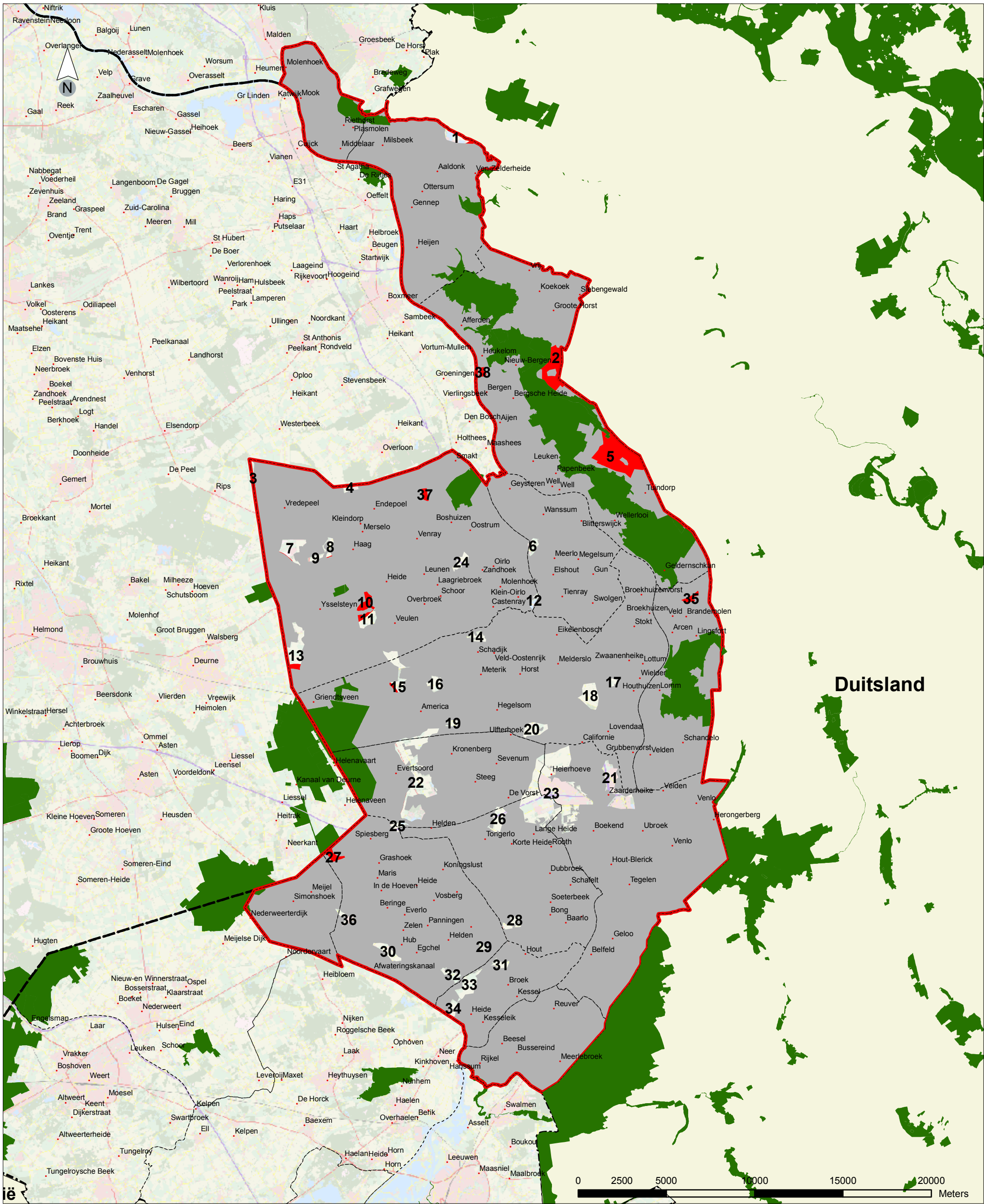
Datum:
08 jan 2010

Schaal:
1:200000

Figuur:
2

ROYAL HASKONING
HASKONING NEDERLAND B.V. IS A COMPANY OF ROYAL HASKONING

Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn



Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn

Legenda

Provinciegrens

Gemeentegrens

Zoekgebied Noord Limburg

Beschermde natuurgebieden (Natura2000 en/of Beschermde natuurmonument)

Uitgesloten na Grove zeef

Afstand < 1800m tot beschermd natuurgebied

Titel:
Natura2000 en/of Beschermde
Natuurgebieden binnen 1800 m

Project:
9S2272 - Circuit de Peel

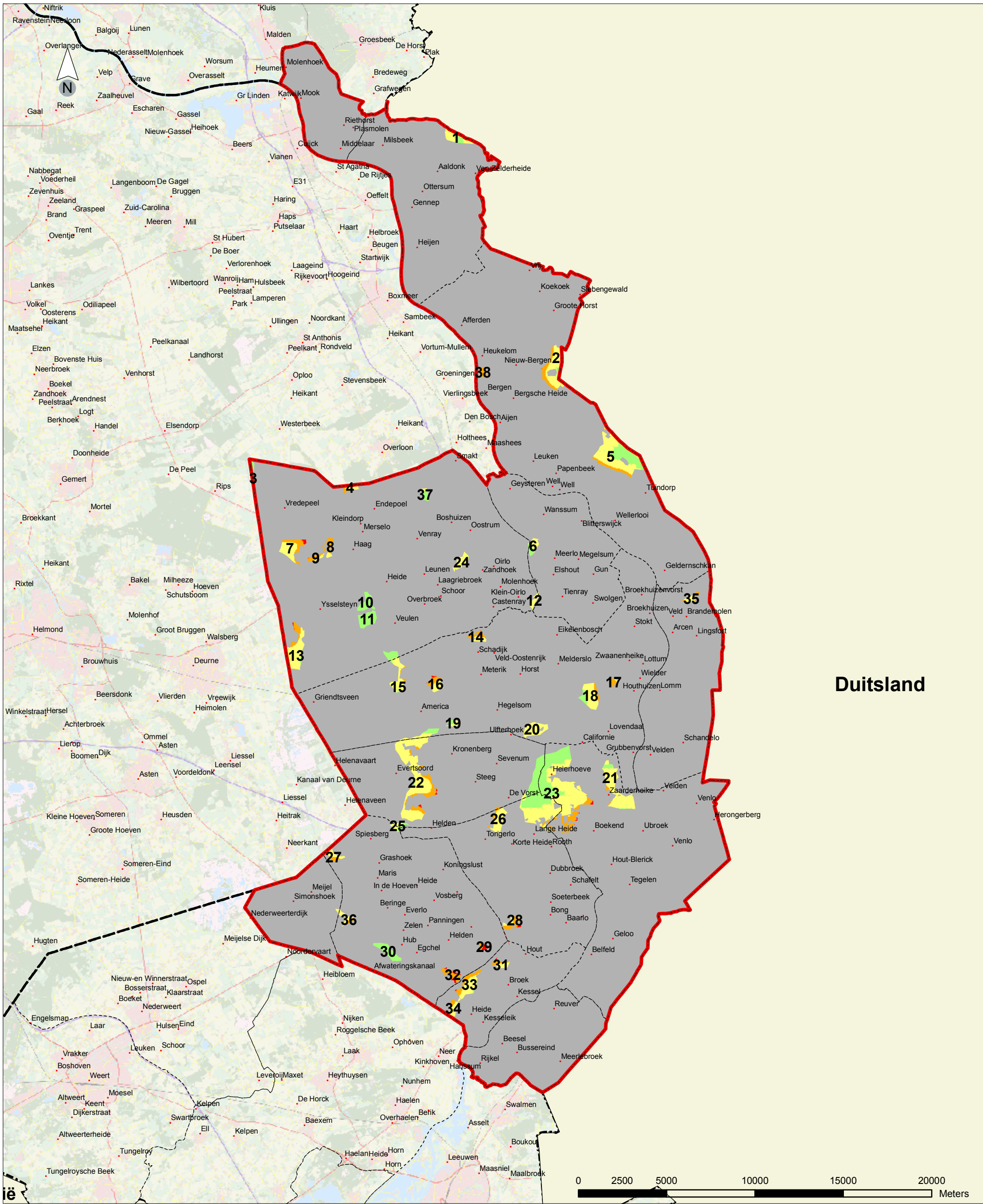
Opdrachtgever:
Gemeente Venray

Datum:
8 jan 2010

Schaal:
1:200000

Figuur:
3a





Duitsland

Legenda

- Provinciegrens
- Gemeentegrens
- Zoekgebied Noord Limburg

Uitgesloten na Grove zeef

Aanwezigheid EHS [ha] binnen 500m

- 0
- 0 - 25
- 25 - 50
- > 50

Titel:
Aanwezigheid EHS binnen 500m
(42 dB contour)

Project:
9S2272 - Circuit de Peel

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

Datum:
8 jan 2010

Schaal:
1:200000

Figuur:
3b



Topografie: Copyright (c) 2009, Topografische Dienst Kadaster, Apeldoorn

Kaarten Fijne zeef



Locatie 7 Bakelse dijk Zuid
Geluidscontour



ROYAL HASKONING
urban
solutions



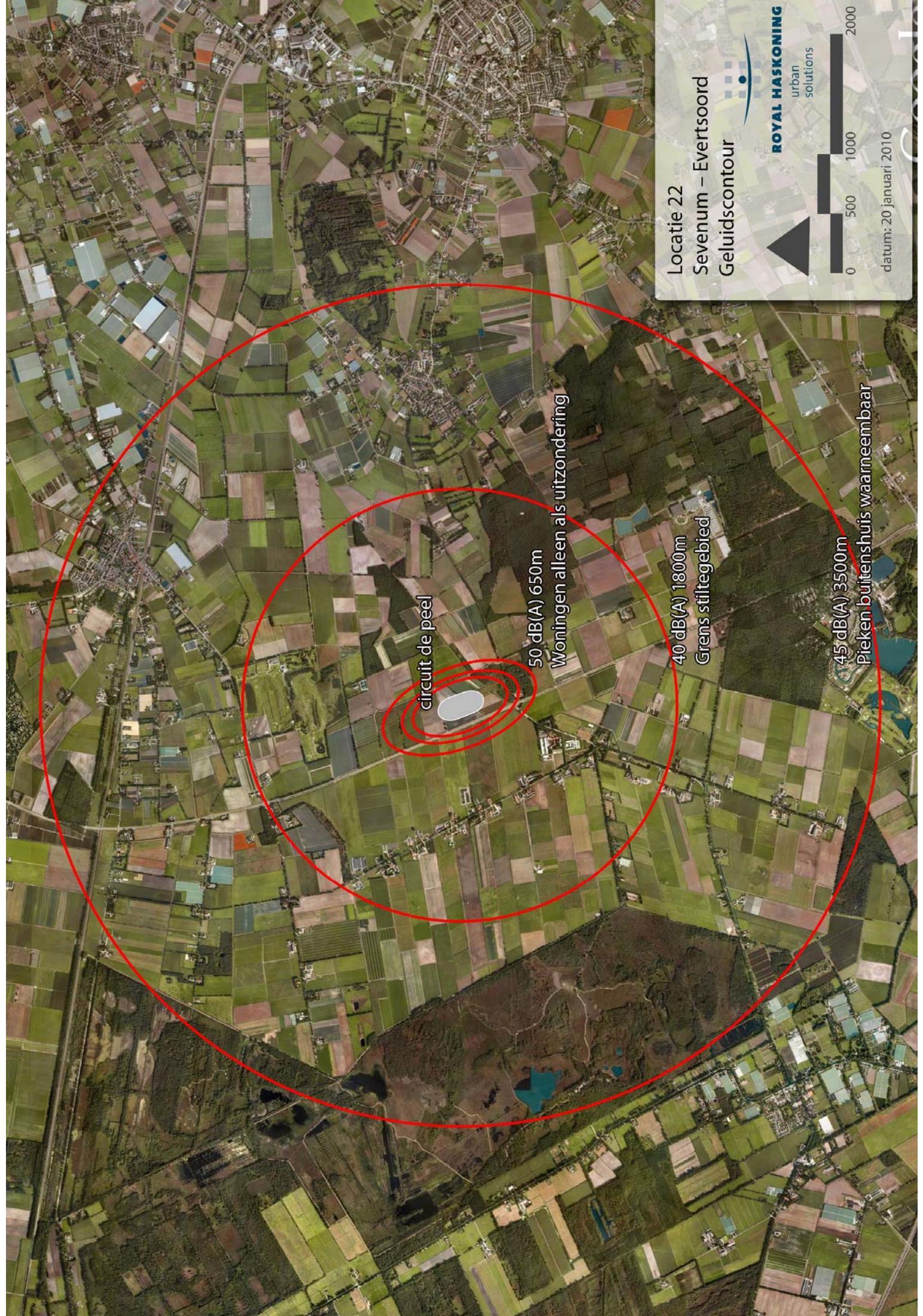
datum: 20 januari 2010
©2009 Google

circuit de peel

50 dB(A) 650m
Woningen alleen als uitzondering

40 dB(A) 1800m
Grens stiltegebied

45 dB(A) 3500m
Pieken buitenshuis waarneembaar



circuit de peel

50 dB(A) 650m

Woningen alleen als uitzondering

40 dB(A) 1800m

Grens stiltegebied

45 dB(A) 3500m

Pieken buitenshuis waarneembaar

Locatie 22
Sevenum – Evertsoord
Geluidscontour

ROYAL HASKONING
urban
solutions

0 500 1000 2000

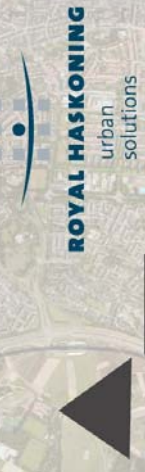
datum: 20 januari 2010







Locatie 23 Greenport Zuid
Geluidscontour



datum: 20 januari 2010

©2009

circuit de peel

50 dB(A) 650m

Woningen alleen als uitzondering

40 dB(A) 1800m

Grens stiltegebied

45 dB(A) 3500m

Pieken buitenshuis waarneembaar

