

Alternatievenonderzoek Circuit De Peel

Gemeente Venray

4 mei 2006

Definitief rapport

9R8875.A0

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 42 84 Telefoon

024-3239346 Fax

info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Alternatievenonderzoek Circuit De Peel

Verkorte documenttitel Circuit De Peel

Status Definitief rapport

Datum 4 mei 2006

Projectnaam Alternatievenonderzoek Circuit De Peel

Projectnummer 9R8875.A0

Opdrachtgever Gemeente Venray

Referentie 9R8875.A0/R0003/HTI/Nijm

Auteur(s) Ir.drs. B.A.H.V. Brorens, Ir. H. Tiessen,
Ir. R. Planteijdt, mr. P.E. Schils, Ing. F.J.M. van Hout,
Ing. P.J.L. Korthout, Ir. A. Hoogeveen,
Drs. L.H. Wortel, Ir. J. Akkerman,
Drs.ing. B.A.S. Domhof, MBA B.N.D.A. van der Tas

Collegiale toets mr. T. Brouwer, Ing. B.A. van Mameren,

Datum/paraaf 4 mei 2006

Vrijgegeven door Ir. R. Idema

Datum/paraaf 4 mei 2006

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Onderzoeksopdracht	1
1.3 Onafhankelijk onderzoek	2
1.4 Uitgangspunten bij het onderzoek	2
1.5 Leeswijzer	3
2 HISTORISCH PERSPECTIEF	5
2.1 Aanleg en uitbreiding	6
2.2 Planologische gang van zaken	7
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT	9
3.1 Activiteit en evenementen	9
3.2 Bouwwerken op het terrein	10
3.3 Verenigingen	10
4 METHODIEK	11
4.1 Uitgangspunten en criteria	11
4.2 Grove zeef	14
4.2.1 A: Uitsluitende criteria	15
4.2.2 B: Haalbaarheidscontrole	16
4.2.3 C: Landschappelijke inpassing	17
4.3 Fijne zeef	18
5 UITKOMSTEN GROVE ZEEF	21
5.1 Geluidsruimten	21
5.2 Haalbaarheidscontrole	21
5.3 Landschappelijke inpassing	23
5.3.1 Kenmerkende eigenschappen van het landschap	23
5.3.2 Beschrijving optimale locatie	24
5.3.3 Uitkomsten beoordeling geluidsruimten op landschap	24
6 FIJNE ZEEF	29
6.1 Inleiding	29
6.2 Potentieel ontwerp voor de locaties en mitigerende maatregelen	29
6.2.1 A: De Peel / Bakelse dijk Zuid, varianten I en II (gedeeltelijk en geheel verplaatsen)	29
6.2.2 B: Metaalweg	31
6.2.3 F: Beemdweg	32
6.3 Beoordeling	33
6.4 Analyse en conclusies	39
6.4.1 Analyse De Peel / Bakelse Dijk zuid varianten I en II	39
6.4.2 Analyse locatie Metaalweg	41
6.4.3 Analyse locatie Beemdweg	44

7	RANGSCHIKKING VAN DE LOCATIES	47
7.1	Alternatieven	47
7.2	Ranking van alternatieven	47

LITERATUUR	51
------------	----

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Landschap
- Bijlage 2: Externe veiligheid
- Bijlage 3: Toelichting beschermingsregimes
- Bijlage 4: Juridische aspecten EHS
- Bijlage 5: Exploitatie en economie
- Bijlage 6: Natuur
- Bijlage 7: Geluid
- Bijlage 8: Juridische regeling Circuit Metaalweg

KAARTENBIJLAGE

- 1. Studiegebied en huidige locatie
- 2a en 2b Geluidsruimten
- 3. Belemmeringen
- 4. Grondwatertrappen
- 5. Archeologische waarden

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Circuit De Peel

In de gemeente Venray is aan de Middelpeelweg (Bakelse dijk) ter hoogte van Vliegveld de Peel sedert enige decennia gelegen het 'Circuit De Peel'. Het circuit is omgeven door een groot bosgebied, het militair vliegveld De Peel en een landbouwgebied.

Maatschappelijk belang

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.

Problematiek in het kort

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 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.

1.2 Onderzoeksopdracht

De provincie heeft de sluiting van het circuit (handhaving) opgeschort tot 1 juli 2006, dit om een ruimte te creëren voor een onderzoek naar alternatieven. In een brief van de provincie Limburg aan de gemeente Venray, dd. 7 februari 2006, staat de scope van het onderzoek beschreven:

"Onderzoekskader

Er dient op basis van ruimtelijke- en milieutechnische aspecten een alternatievenonderzoek uitgevoerd te worden naar de mogelijkheden tot de aanleg van een motorsportcircuit dat qua aard overeenkomt met het huidige circuit aan de Bakelse dijk in Venray. Hierbij dienen in ieder geval de volgende locaties betrokken te worden:

- *De huidige locatie van Circuit De Peel aan de Bakelse dijk te Venray;*
- *De locatie ten zuiden van de Bakelse dijk;*
- *De locatie aan de Sinnestraat te Venray;*
- *De locatie ten noord-oosten van de Metaalweg te Venray.*

Speciaal aandachtspunt hierbij is de ligging in de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). Ingerepen in

een dergelijk gebied zijn in beginsel niet toegestaan. (...)

Door bij het uit te voeren onderzoek zorgvuldig oog te hebben voor alle relevante aspecten en deze als grondslag te nemen voor zorgvuldige en transparante besluitvorming wordt impliciet recht gedaan aan alle in het geding zijnde maatschappelijke belangen met een maximale garantie voor een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak."

Daarnaast is in de onderzoeksopdracht aan Royal Haskoning gevraagd aandacht te besteden aan:

- Kosten;
- Toekomstwaarde (biedt de locatie een duurzame oplossing, biedt de locatie ontwikkelingsmogelijkheden)

1.3 Onafhankelijk onderzoek

Bij het aanvaarden van de onderzoeksopdracht is door Royal Haskoning nadrukkelijk gesteld dat de onafhankelijkheid van het onderzoek centraal staat. Zowel de gemeente Venray als de provincie Limburg hebben dat belang nadrukkelijk erkend en herhaaldelijk onderstreept.

In relatie tot de onafhankelijkheid van het onderzoek, worden de volgende opmerkingen gemaakt.

- Informatie controle: Aangeleverde relevante informatie wordt door deskundigen gecontroleerd op kwaliteit en bruikbaarheid voor dit onderzoek.
- Methodiek: Om het onderzoek te structureren en ten behoeve van de transparantie wordt een bepaalde methodiek gevolgd (zie hoofdstuk 4). De methodiek is leidend in het onderzoek. Voor het oplossen van een complex probleem als het voorliggende, kan het star volgen van een methodiek echter ook leiden tot het afwijzen van goede oplossingen of het selecteren van minder optimale oplossingen. We zullen dan ook afwijken van de methode indien dat relevant geacht wordt. Daar waar wordt afgeweken de methode, zal dat vermeld en beargumenteerd worden;
- Interpretatie van de opdracht: Bij het uitvoeren van dit onderzoek zal ten minste voldaan worden aan de opdracht. Waar nodig uit het oogpunt van objectiviteit of ten gunste van de kwaliteit van de oplossingen nodig zullen we aanbevelingen doen die die wellicht niet direct onderdeel uitmaken van de opdracht.
- Afweging van effecten: In dit onderzoek zal van de verschillende alternatieven worden aangegeven welke effecten op de omgeving plaatsvinden. Ook wordt aangegeven waar juridisch gezien grenzen liggen. De afweging van het belang van deze effecten (de weging van de effecten) zal door Royal Haskoning niet gemaakt kunnen worden. Zouden wij dit wel doen, dan tast dit de onafhankelijkheid van het onderzoek aan. Deze weging van effecten is een politiek maatschappelijke afweging. Dat geldt ook voor de uitslag van het recente referendum (maart 2006) betreffende deze situatie, waarbij ca. 85% van de bevolking zich uitsprak vóór behoud van het circuit op de huidige locatie.

1.4 Uitgangspunten bij het onderzoek

Alvorens in hoofdstuk 4 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 in de gemeente, staat vast dat de ruimtedruk hoog is. Dat betekent dat het vrijwel onvermijdelijk is dat er in alle gevallen sprake zal zijn van effecten op de omgeving;
2. Verdeling van effecten over natuur, mens en landschap: De belangrijkste effecten van het circuit zijn geluid op mens en natuur (dier) en landschap. De verdeling van effecten over deze drie verschilt per locatie. Per locatie wordt een oplossing gezocht waarbij effecten zo klein mogelijk zijn. De huidige locatie 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 kan hinder ingeperkt worden (zogenaamde mitigerende maatregelen), maar nooit teruggebracht worden tot nul. Voor zover het redelijk wordt geacht, 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. Huidige situatie als referentie voor kwaliteitsniveau: in aansluiting op de bovengenoemde uitgangspunten (geen onevenredige afwenteling) stellen we de huidige locatie als 'maatstaf'. Gekozen alternatieven moeten even goed of beter zijn dan deze locatie. Een alternatieve locatie die in een natuurgebied ligt, is daarmee niet beter dan de huidige locatie en komt dus niet in aanmerking als alternatief;
7. Kansen op bijzondere locaties: in het boven vermelde onderzoekskader is aangegeven, dat vier locaties in elk geval in het onderzoek betrokken dienen te worden. Deze locaties volgen in dit onderzoek dezelfde weg als andere alternatieven (zie hoofdstuk 4 methodiek). Echter, de bijzondere kenmerken van de locaties maken dat er redenen zijn die mogelijke negatieve effecten kunnen compenseren. Deze afwegingen worden per alternatief gemaakt en kunnen leiden tot het bijstellen van een oordeel over een locatie. Om deze kansen te benutten, kan het nodig zijn tot een bredere invulling van de locatie of activiteiten te komen.

1.5 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
- Hoofdstuk 5: Selectie van locaties op basis van de 'grove zeef'
- Hoofdstuk 6: Nader onderzoek van mogelijke locaties in de 'fijne zeef'
- Hoofdstuk 7: De rangschikking van de locaties
- Literatuurlijst

In de bijlagen wordt in detail ingegaan op:

1. Landschap;
2. Externe veiligheid;
3. Toelichting beschermingsregimes;

4. Juridische aspecten EHS;
5. Exploitatie en economie;
6. Natuur;
7. Geluid (inclusief figuren 7.1. t/m 7.8);
8. Juridische / planologische regeling.

Tenslotte zijn er de volgende kaarten kaarten:

1. Studiegebied en huidige locatie;
- 2a en b Geluidsruimten;
3. Belemmeringen;
4. Grondwatertrappen;
5. Archeologische waarden.

2

HISTORISCH PERSPECTIEF

Om de huidige ligging van circuit De Peel te verklaren, is de ontwikkeling van het circuit uiteengezet. Deze ontwikkeling is in twee delen beschreven. De aanleg van het circuit en latere aanpassingen zijn beschreven in *Aanleg en uitbreiding*. De planologisch-juridische historie staat in het tweede deel, *Planologische gang van zaken*.

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



Figuur 2.1 Huidige indeling 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 evenementen¹
- E: Rennerskwartier
- F: Parkeerplaats trainingen

¹ 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.

2.1 Aanleg en uitbreiding

Ontstaan

Het huidige circuit de Peel, aan de Bakelsedijk in Venray, is 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 wildcrossers². Voor MCV St. Janslust en MCC Venray, beiden 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, hierna MSS genoemd. Deze stichting werd verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het circuit. Het crossterrein lag direct naast militaire vliegbasis De Peel en het Ministerie van Defensie was ook pachter van de gronden voor het crossterrein³. Het terrein was volgens MSS 3,8 hectare groot, de notitie MER-beoordeling circuit De Peel⁴ sprak van 5,65 hectare.

In 1983 krijgt MSS toestemming van de gemeente om 1,5 hectare van het terrein op te hogen met schoon puin en uitgebroken wegfundering⁵. In dat jaar verzoekt de gemeente aan Defensie om het terrein te mogen uitbreiden.

In 1987 sloot de gemeente een huurovereenkomst met de nieuwe stichting "Motor Sport Stichting De Peel", in de volksmond MSS. Deze stichting werd verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het circuit⁶.

Aanleg van asfaltbanen

Tot 1990 is 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 crossterrein⁷. 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 gebruiksvergunning⁸. 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 is bedoeld voor verschillende soorten autoracen, een veel kleinere baan biedt plaats aan het racen met mini stockcars. MSS financiert de aanleg van de banen en sluit overeenkomsten met autocrossclub (ACC) het Veule en Model Stockcar Racing Club "De Peeldrivers". Nieuwe gebruikers van het circuit zijn de beoefenaars van autospeedway en karting.

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 vervult Circuit de Peel sindsdien

² brief MSS aan B&W Venray, 18-9-2001 en brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

³ brief MSS aan B&W Venray, 18-9-2001

⁴ Omnio, mei 2004

⁵ brief B&W Venray aan MSS, 02-03-1983

⁶ website gemeente Venray maart 2006

⁷ brief B&W Venray aan MSS 15-02-1990

⁸ brief B&W Venray aan MSS 15-02-1990

duidelijk een regionale functie. Dat komt doordat er in Noord- en Midden-Limburg op dat moment geen enkel alternatief voorhanden is⁹.

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,-¹⁰. 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 verschuift de benutting van het circuit van hoofdzakelijk motorcross naar evenementen op het gebied van autospeedway en stockcar racen. De sluiting van het circuit in Baarlo in 1998 versterkt deze ontwikkeling¹¹.

2.2 Planologische gang van zaken

Oorspronkelijke bestemming

Voor circuit De Peel is geen vergunning in het kader van de Wet milieubeheer afgegeven. Er is ook geen goedgekeurd bestemmingsplan voor het circuit. In het in 1977 geldende bestemmingsplan (het uitbreidingsplan 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 "agrarisches 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 2002¹². 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 Ruimtelijke Ordening. De inspecteur wees er onder andere op dat het terrein is gelegen in het 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 de provincie Limburg op 18 december 2001 een handhavingsbesluit op. Essentie van het besluit was dat dwangsommen worden opgelegd aan MSS als het circuit na 31-12-2002 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 A-inrichting zou mogen ontstaan. Een daaruit volgende norm is een maximum wekelijkse openstelling van 8 uur. Een uitzondering gold voor drie weekeinden per kalenderjaar.

De belangrijkste voorwaarden in het gedoogbesluit van 2002 waren:

⁹ website gemeente Venray maart 2006

¹⁰ B&W adviesformulier en Besluitenlijst Gemeente Venray 07-03-1995

¹¹ brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

¹² brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

- 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 avonden;
- 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 geleden 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 legale alternatieven in de regio Noord- en Midden-Limburg. Een top 3 van locaties met potentie werd gedestilleerd uit twee rapporten: de locatie-vergelijking 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" (bron: persbericht gemeente Venray 02-10-2003);
- Tienrayseweg in Horst a/d Maas wordt door B&W van deze gemeente uitgesloten vanwege diverse factoren. Het college verklaart bovendien: "De kernwaarden in de gemeente Horst aan de Maas worden gevormd door het landelijke (groene) karakter van het gebied in combinatie met de rust die er heerst. Het beleid is erop gericht om deze waarden te versterken en te benutten. Het mag duidelijk zijn dat een ontwikkeling op het vlak van lawaaisporten hier nadrukkelijk niet in past" (bron: brief van B&W gemeente Horst a/d Maas aan GS Limburg, niet ondertekend, niet gedateerd);
- 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 (bron: persbericht gemeente Venray 02-10-2003).

De aan Royal Haskoning ter beschikking gestelde dossiers bevatten geen definitieve rapportage of bestuurlijk besluiten over vervolgstappen.

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

3.1 Activiteit en evenementen

De voorgenomen activiteit (VA) bestaat uit de huidige activiteiten van het circuit De Peel op de huidige locatie of een alternatieve locatie. Op basis van diverse documenten die er op dit moment bestaan over het circuit, zijn in onderstaande tabel de huidige activiteiten uiteengezet.

Activiteiten	Trainen Trainingstijden	Wedstrijden				
		Aantal wedstrijden per jaar	Aantal dagen	Tijdstip wedstrijden	Gebruiks- periode	Opper- vlakte
Karten	Zat 13.00-17.00 Zon 13.00-17.00	4	4	Zat / zon 12.00-18.00	Dag	3.9 ha
Autospeedway	Geen trainingen	8	9	Zat / zon 10.00-18.00	Dag	Idem karten
Crossmotoren	Zaterdag 13.00-17.00	2	3	Zat / zon 10.00-18.00	Dag	4 ha
Ministockcar racen	Wo 17.00-19.00 Zon 10.00-13.00	8	8	Zat / zon 12.00-18.00	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, activiteiten voor bedrijven (door de week overdag van 9.00 tot maximaal 18.00 uur). - Gehandicapten: activiteiten voor gehandicapten						
Overige nevenactiviteiten: Sleutelen aan voertuigen, (bij) vullen van olie- en brandstoftanks van voertuigen, opslag van materialen en olie, beperkte horeca-activiteiten, cultuur- en civieltechnische activiteiten tijdens de bouw, aanleg, uitbreiding of wijziging van de circuits, gebouwen, tribunes, geluidswallen en andere bouwsels.						

Tabel 3.1 Beschrijving onderdelen VA Circuit de Peel

Het seizoen waarin het terrein gebruikt wordt, loopt van maart tot november. De wedstrijden zijn in lokaal, (boven)regionaal, nationaal en internationaal verband. In totaal wordt maximaal 24 uur per week gebruik gemaakt van het circuit.

De milieubelasting vanwege het circuit bestaat voornamelijk uit geluidhinder. De wedstrijden voor karten en ministockcar racen produceren een lager geluidsniveau waardoor deze niet meetellen als 'evenement'. In totaal gaat het bij de huidige activiteit om 12 dagen per jaar waarop een 'evenement' plaatsvindt. Voor meer details wordt verwezen naar bijlage 7 (Geluid).

Tabel 3.2 geeft een overzicht van het aantal bezoekers dat bij evenementen van de verschillende activiteiten te verwachten is.

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

Tabel 3.2 Bezoekers en benodigde parkeerruimte bij evenementen

Parkeren vindt tijdens trainingen plaats op het aangegeven terrein (zie Tabel 3.2). Tijdens evenementen wordt gebruik gemaakt van aangrenzende graslanden.

3.2 Bouwwerken op het terrein

Op het terrein zijn drie lichtmasten aanwezig. 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.

Bouwwerken op het terrein	
- Tribunes	- Cameravoorziening
- Kantines	- Juryruimtes
- Snackkraampjes	- Opslagruimtes
- Toiletgebouwen	- Lichtmasten
- Sleutelwerkplaats	- Speakers
- Startoren	
Overig ruimtegebruik	
Parkeerruimte (ten westen en noorden van het circuit, 4,9 ha)	
Rennerskwartier (1,7 ha)	

Tabel 3.3 Bouwwerken op het terrein

3.3 Verenigingen

Motor Sport Stichting de Peel (MSS)

MSS verleent onderdak aan vier 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 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.

4 METHODIEK

4.1 Uitgangspunten en criteria

Afbakening van het onderzoek

Het onderzoek beperkt zich tot het grondgebied van de gemeente Venray. Deze afbakening wordt verantwoord door het volgende:

- Het betreft hier een historisch gegroeide situatie binnen de gemeentegrenzen waarbij aan de exploitant verschillende malende de mogelijkheid is geboden uit te breiden. Dat is ook gebeurd;
- Daarnaast is de locatie gebruikt voor concentratie van lawaaisporten vanuit de regio, met positieve effecten elders;

Daarmee zijn verwachtingen gewekt naar de exploitant betreffende de planologische inpassing van het circuit.

Bijzondere locaties

De vier in de brief van de provincie genoemde locaties zijn bijzondere locaties die in het onderzoek meegenomen worden. Hieronder wordt per locatie aangegeven waarin het bijzondere van de locatie besloten ligt. Deze redenen zijn tevens argumenten waarom deze locaties niet zonder meer afvallen indien van de methode wordt afgeweken. Indien van de methode wordt afgeweken zal dat dit onderzoek beargumenteerd worden.

De huidige locatie van Circuit De Peel aan de Bakelse dijk te Venray

Deze locatie is de huidige locatie van het circuit. Deze activiteiten zijn op deze locatie historisch gegroeid en de locatie heeft een maatschappelijke waarde. Daarnaast is er de afgelopen jaren kapitaal geïnvesteerd in de locatie. De locatie wordt daarom, ondanks de ligging in de EHS, meegenomen het onderzoek.

De locatie ten zuiden van de Bakelse dijk

De locatie ten zuiden van de Bakelse dijk is een bijzondere locatie omdat het nabij de huidige locatie ligt maar geen status als EHS heeft. Wel heeft deze locatie de status van Provinciale Ontwikkelingszones Groen (POG). Echter dit is een lichtere beleidsstatus dan EHS en is eenvoudiger te herbegrenzen. De locatie grenst, net als de huidige locatie aan het vliegveld de Peel en heeft dezelfde fysische eigenschappen. Het ligt een gebied waarin het aantal geluidsgehinderden laag is. Maatschappelijk heeft deze locatie dezelfde status als de huidige locatie.

De locatie aan de Sinnesstraat te Venray

De locatie Sinnesstraat te Venray is een bijzondere locatie aangezien in eerdere onderzoek deze locatie meegenomen is als alternatief voor de activiteiten op de huidige locatie in combinatie met andere activiteiten. Het heeft een bijzonder ligging aan de A73. Hiermee heeft de locatie de potentie ontwikkeld te worden als zichtlocatie voor Venray.

De locatie ten noord-oosten van de Metaalweg te Venray

De locatie te noord-oosten van de Metaalweg te Venray is een bijzondere locatie vanwege de ligging aan een gezoneerd industrieterrein en aan de A73. Hierdoor heeft de locatie de potentie ontwikkeld te worden als zichtlocatie voor Venray. Tevens wordt aangesloten op het ontwerp-ontwikkelingsvisie van Venray waarin het gebied aangewezen is als industrieterrein dat in aanmerking komt voor herstructurering,

profilering en intensivering. Daarnaast is het industrieterrein aangemerkt als gezoneerd industrieterrein waarin ruimte is voor geluidproducerende activiteiten. Met de ontwikkeling van een circuit op deze locatie wordt aangesloten bij het beleid lawaai te concentreren.

Zeven

Om te komen tot een alternatieve locatie voor de huidige activiteiten op het circuit De Peel is gebruik gemaakt van een methode bestaande uit een grove zeef en een fijne zeef. Hierbij wordt op verschillende niveau's en aan de hand van diverse criteria gekeken naar de geschiktheid van het gebied voor de verplaatsing van het circuit.

Criteria

Bij het zoeken naar alternatieven is de maatstaf dat een alternatieve locatie een kwaliteitsverbetering moet brengen ten opzichte van de huidige locatie aan de Bakelse dijk. Om te kunnen bepalen of een alternatief kwalitatief beter is dan de huidige locatie, is in het onderzoek voor het grondgebied naar verschillende criteria gekeken. Elk criterium bestaat uit verschillende beoordelingsaspecten. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de aspecten waarop de locaties beoordeeld zijn en in welk deel van de onderzoeksmethode de aspecten aan bod komen. Een kruis in de tabel geeft aan dat een bepaald aspect beoordeeld wordt in danwel de grove of fijne zeef (zie paragraaf 4.2 en 4.3). De alternatieven zijn beoordeeld op de gebruikswaarde en toekomstwaarde, de planologische geschiktheid, de te verwachten effecten op milieu en natuur en de maatschappelijke acceptatie.

Criteria	Beoordelingsaspecten	Grove zeef	Fijne zeef
Gebruikswaarde en toekomstwaarde	Fysieke factoren: bodem en waterhuishouding, beschikbaar oppervlak	X	X
	Economische haalbaarheid		X
	Juridische haalbaarheid (kaders en uitzonderingsmogelijkheden)		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
	Geluid	X	X
	Landschap, archeologie en cultuurhistorie	X	X
	Nabijheid van intensieve veehouderij (stankcirkels)	X	X
	Luchtkwaliteit		X
	Externe veiligheid		X
Maatschappelijke acceptatie	Beleving (hinder, meerwaarde)		X
	Oplossing in verhouding tot probleem, geen verplaatsing van problemen	X	X

Tabel 4.1 Criteria en beoordelingsaspecten

Gebruikswaarde en toekomstwaarde

Bij de gebruikswaarde van een locatie gaat het erom in hoeverre een alternatief bruikbaar is als circuit. Voor het bepalen van de gebruikswaarde is gekeken naar de volgende aspecten:

- Fysieke factoren: hierbij is onder meer gekeken naar bodem en waterhuishouding en het beschikbare oppervlakte;
- Economische haalbaarheid: investeringen, exploitatie en rentabiliteit;
- Juridische haalbaarheid: welke juridische ruimte bestaat er voor realisatie van de activiteit (welke wettelijke kaders gelden, welke procedures moeten worden doorlopen en hoe groot zijn de juridische afbreukrisico's?);

Bij toekomstwaarde wordt bekeken of een alternatief in de toekomst een bepaalde meerwaarde kan hebben:

- Doorkijk naar de toekomst: Hierbij worden potentiële ontwikkelingsmogelijkheden (qua fysieke ruimte en qua uitbreiding van de activiteiten) in kaart gebracht (zie voor meer details paragraaf 6.2);
- Economische spin-off: welke economische meerwaarde kan de ontwikkeling van een circuit voor haar omgeving hebben?

Planologische geschiktheid

Naast gebruikswaarde en toekomstwaarde moet een alternatieve locatie planologisch geschikt zijn voor het herbergen van een circuit:

- Beschermde gebieden en belemmeringen: bij het verplaatsen van het circuit moet rekening gehouden worden met gebieden die beschermd zijn (zoals stiltegebieden en beschermde natuurgebieden). Daarnaast bestaan er diverse ruimtelijke reserveringen (voor bijvoorbeeld kabels en leidingen);
- Zorgvuldig ruimtegebruik: De activiteit moet bij voorkeur aansluiten bij het ruimtegebruik van de omgeving en er mag geen onnodig ruimtebeslag plaatsvinden;
- Verkeersafwikkeling: Een goede verkeersafwikkeling moet mogelijk zijn of op een eenvoudige manier mogelijk gemaakt kunnen worden;
- Geplande ruimtelijke ontwikkelingen: bij verplaatsing van de activiteit moet rekening gehouden worden met geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

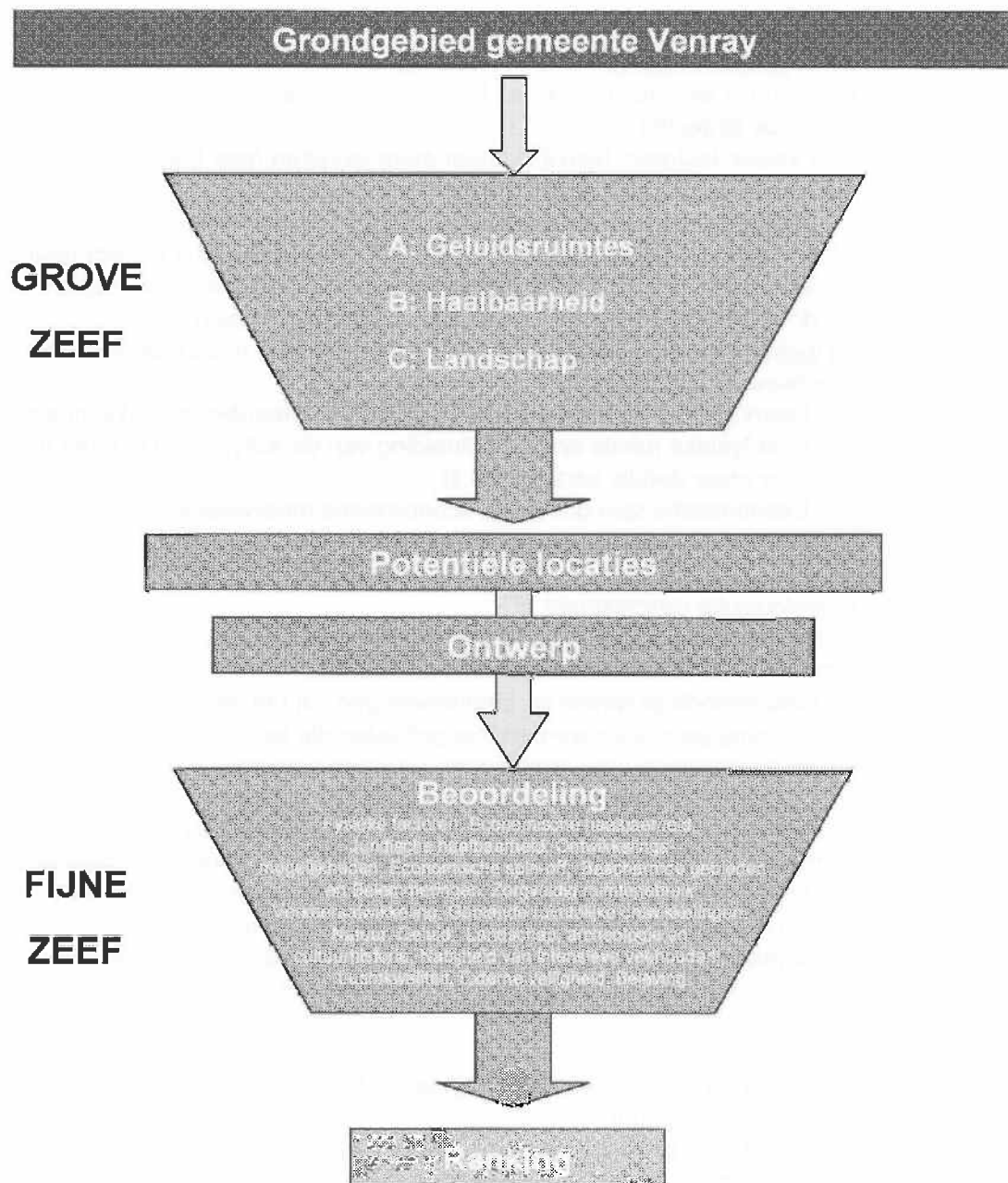
Milieu en natuur

- Natuur: er wordt zowel rekening gehouden met natuurgebieden zelf, als met de effecten op natuur;
- Geluid: een belangrijk effect van de activiteit op de omgeving is geluidbelasting op de mens;
- Landschap, archeologie en cultuurhistorie: bij het zoeken naar een alternatieve locatie wordt rekening gehouden met landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden;
- Nabijheid van intensieve veehouderij (in verband met stankcirkels);
- Luchtkwaliteit;
- Externe veiligheid.

Maatschappelijke acceptatie

Bij de maatschappelijke acceptatie van het circuit zijn twee aspecten van belang:

- Beleving van het circuit: geluid en landschap.
- De verplaatsing van het circuit moet in verhouding zijn tot het probleem dat ontstaan is.



Figuur 4.1 Methodiek grove en fijne zeef

4.2 Grove zeef

In de grove zeef is voor het grondgebied van de gemeente Venray gekeken naar de geschiktheid van het gebied voor de verplaatsing van het circuit aan de hand van verschillende criteria. Er zijn drie stappen onderscheiden in de grove zeef. In elke stap kunnen opties afvallen. In een eerste stap wordt het grondgebied van de gemeente beoordeeld in een aantal uitsluitende criteria hetgeen resulteert in een aantal geluidsruimten. In een tweede stap kunnen deze geluidsruimten als alternatief afvallen

vanwege een gebrek aan haalbaarheid. In een derde stap kunnen geluidsruimten afvallen vanwege het feit dat zij landschappelijk niet goed in te passen zijn.

4.2.1 A: Uitsluitende criteria

Het doel van de eerste stap in de grove zeef is het vinden van "geluidsruimten". Het gaat om gebieden waar in verhouding weinig geluidbelasting op de mens plaatsvindt. Dit wordt uitgedrukt in het aantal huizen met een geluidbelasting van 50 dB(A) of meer. Om tot deze geluidsruimten te komen is in deze stap van de grove zeef gekeken naar de volgende criteria:

- Geluidbelasting op de mens:

Volgens de Wet geluidhinder is de maximaal toegestane geluidbelasting op een woning 50 dB(A). Een uitzondering op deze regel is mogelijk, tot maximaal 60dB(A). Bij een alternatieve locatie wordt gezocht naar een locatie waarbij zo min mogelijk woningen een belasting van 50 dB(A) ondervinden op basis van de voorgenomen activiteit¹³. De plekken waar weinig tot geen woningen (0 tot 4 woningen) binnen de 50 dB(A) contour vallen resteren. In onderstaand kader wordt aangegeven hoe in dit onderzoek omgegaan wordt met geluid:

Geluidsbelasting

Voor het legaliseren van het circuit is, ongeacht de locatie, een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer noodzakelijk. Deze wet geeft normen voor de maximale geluidbelasting voor mensen.

In het kader van de Wet milieubeheer zijn voor geluidgevoelige bestemmingen (woningen) normen gesteld aan de etmaalwaardecontouren. 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 zal het geluid ook hoorbaar zijn, en kan als hinderlijk worden ervaren. Dit geldt met name voor monotoon geluid. Bij monotone geluidsbronnen kan daarvoor een zogenaamde 'tonale correctie' worden toegepast. Een tonale correctie van 5 dB(A) betekent dat, zonder het toepassen van extra mitigerende maatregelen, de 45 dB(A) contour als maximale geluidbelasting op gevoelige bestemming geldt.

Voor stiltegebieden geldt een maximale geluidbelasting van 40 dB(A).

- Natuur:

Aangezien de huidige locatie in een natuurgebied ligt en de doelstelling van het onderzoek is dat een alternatieve locatie een verbetering is ten opzichte van de huidige locatie, is een alternatieve locatie in een natuurgebied ongewenst. Gebieden die aangewezen zijn als de Ecologische hoofdstructuur (EHS), Natuurbeschermingswetgebieden, Vogel- en Habitatrictlijngebieden (VHR-

¹³ De zogenaamde representatieve bedrijfssituatie, zijnde een verenigingsdag, dit nog zonder rekening te houden met de positieve effecten van een geluidswal.

gebieden) en gebieden die behoren tot de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) worden daarom uitgesloten als mogelijk alternatieve locatie¹⁴;

- Stiltegebieden:

Bij een verplaatsing van het circuit worden de stiltegebieden, zoals deze aanwezig zijn in het in voorbereiding zijnde Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL 2006) uitgesloten als potentiële locaties. Bij stiltegebieden gaat het om gebieden die rustig zijn en rustig moeten blijven, met een akoestische kwaliteit lager dan 40 dB(A).¹⁵

- Grondwaterbeschermingsgebieden:

Dit zijn gebieden die bedoeld zijn voor de bescherming van bodem- en grondwater ten behoeve van de openbare drinkwatervoorziening¹⁶. Grondwaterbeschermingsgebieden maken deel uit van de provinciale milieubeschermingsgebieden. In de Provinciale Milieuverordening Limburg¹⁷ worden autocrosscircuit en motorcrossterreinen genoemd als inrichtingen die in een milieubeschermingsgebied niet opgericht mogen worden. Hiermee vormen grondwaterbeschermingsgebieden een uitsluitend criterium.

De geluidsruimten die uit deze stap voortvloeien, worden getoetst op hun haalbaarheid.

4.2.2

B: Haalbaarheidscontrole

Voor de geluidsruimten die volgen uit de eerste stap in de grove zeef, wordt nagegaan in welke mate zij haalbaar zijn als alternatief voor de huidige locatie. De volgende factoren bepalen de haalbaarheid van een alternatieve locatie:

1. Belemmeringen:

De belemmeringenkaart van het bestemmingsplan buitengebied geeft aan waar in de gemeente hoogspanningslijnen en –kabels, leidingen, leidingstroken, straatpaden en cetera liggen. In het bestemmingsplan zijn afstandsvoorwaarden opgenomen die aangehouden moeten worden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De gebieden die door deze “belemmeringen” uitgesloten worden van gebruik, zijn niet haalbaar en worden uitgesloten als alternatieve locatie;

2. Bestaande intensieve veehouderij bedrijven:

Het buitengebied van Venray valt onder de Reconstructiewet (uitgewerkt in het Reconstructieplan Noord- en Midden Limburg). Voor gebieden waarvoor een Reconstructieplan is vastgesteld, moet het aspect “stankhinder” getoetst worden aan de nieuwe Wet stankemissie veehouderijen (WVs). De huidige activiteiten op het circuit zijn volgens deze wet te rangschikken onder omgevingscategorie III (verspreid liggende niet-agrarische bebouwing die aan het betreffende buitengebied een overwegende woon- of recreatiefunctie verleent). Dit houdt in dat een bepaalde afstand (stankcirkel) tot intensieve veehouderijen aangehouden moet worden bij het ontwikkelen van nieuwe activiteiten. Voor intensieve veehouderijen die in de buurt van een alternatieve locatie liggen, is bekeken welke afstand aangehouden moet worden. Aan de hand van het aantal en de grootte van de veehouderijen kan óf het uitkopen van (de) veehouderij(en) overwogen worden

¹⁴ De ‘bijzondere locatie’ locatie Bakelse dijk zuid (zie hoofdstuk 1 en paragraaf 4.2) vormt hierop een uitzondering.

¹⁵ Ontwerp Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, p. 52-54.

¹⁶ Voorschriften bestemmingsplan Buitengebied, gemeente Venray, p.57

¹⁷ Provinciale milieuverordening Limburg, december 2005

of de alternatieve locatie laten vervallen. Het uitkopen van grote veehouderijen is financieel niet haalbaar;

3. Bodemgesteldheid en grondwaterstand:

Eén van de voorwaarden die aan een alternatieve locatie worden gesteld vanuit de activiteit zelf is dat de locatie niet te nat mag zijn. Het ophogen van een alternatieve locatie, vereist grote hoeveelheden zand¹⁸, is om die reden niet duurzaam. Ook is een planologisch argument dat gestreefd wordt ruimtelijke ontwikkelingen op een, gezien de ondergrond, geschikte locatie te laten plaatsvinden ('lagenbenadering'). De grondwaterstand van een alternatieve locatie mag maximaal ca -1 m maaiveld bedragen;

4. Bereikbaarheid:

Bij het toetsen van de locaties op haalbaarheid wordt tevens gekeken naar de bereikbaarheid. Grote infrastructurele aanpassingen zullen planologisch onwenselijk zijn of zwaar drukken op de totale kosten van een verplaatsing en zijn dus niet gewenst;

5. Beschikbaar oppervlakte:

De geluidsruimten moeten voldoende groot zijn om de activiteit te herbergen;

6. Geplande ruimtelijke ontwikkelingen:

De verplaatsing van het circuit zal moeten passen in geplande ruimtelijke ontwikkelingen. De locaties worden beoordeeld op strijdigheid met de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen die in het ontwerp-ontwikkelingsperspectief van de gemeente Venray zijn opgenomen.

Aan het eind van deze stap zijn de geluidsruimten geselecteerd die mogelijk een alternatief vormen voor de huidige locatie. Deze geluidsruimten worden vervolgens beoordeeld op mogelijkheden tot landschappelijke inpassing.

4.2.3 C: Landschappelijke inpassing

In een derde stap wordt gekeken naar de landschappelijke inpasbaarheid.

Belang van landschappelijke inpassing

Het belang van landschap is in dit onderzoek met name gelegen in de beleving door mensen. Dit kan zowel beredeneerd worden vanuit de recreant die in het landschap recreëert, maar ook vanuit de passant, die bijvoorbeeld via een weg /hoofdweg door het landschap rijdt.

De gemeente streeft in haar ontwikkelingsperspectief¹⁹ naar behoud van landschappelijke waarden en cultuurhistorisch erfgoed en wil het erfgoed beter benutten voor recreatie en toerisme.

Verhouding met aspecten geluid en natuur

Voor landschap bestaan geen wettelijke normen en harde criteria. Geluid en natuur kennen bijvoorbeeld een veel duidelijker normering en / of zwaardere beschermingsregelingen. Het gevaar is daardoor dat een afwenteling van de effecten op het relatief zwak beschermde landschap plaatsvindt.

¹⁸ ca. 20 ha maal 1 meter is 200.000 m³. Voor woningbouwprojecten wil dat in de nattere delen van ons land wel gebeuren. Voor het voorliggende probleem achten we dit buiten proporties.

¹⁹ Ontwerp-ontwikkelingsperspectief Venray, 2005, p.21

Een afwenteling van effecten op landschap moet voorkomen worden. Dit betekent dat aan het deskundigenoordeel zwaar gehecht wordt..

De geluidsruimten die tevens landschappelijk inpasbaar zijn, worden getoetst in de fijne zeef.

4.3 Fijne zeef

Per locatie, wordt een potentieel ontwerp voor het circuit gemaakt waarbij uitgegaan wordt van de verplaatsing van enkel de huidige activiteiten. In het ontwerp zijn maatregelen opgenomen die effecten op de omgeving kunnen beperken (mitigerende maatregelen). Hierbij gaat het met name om mitigerende maatregelen voor geluidbelasting, zoals het toepassen van geluiddempers op de uitlaatsystemen van crossmotoren, karts en eventueel ministockcars en het aanleggen van geluidwerende voorzieningen. Ook wordt in het ontwerp rekening gehouden met landschappelijke inpassing van het circuit op die locatie. De geluidsruimten die door de grove zeef komen, vormen de potentiële locaties voor het circuit. In de fijne zeef worden deze locaties opnieuw beoordeeld op de vier criteria: gebruikswaarde en toekomstwaarde, planologische geschiktheid, milieu en natuur en maatschappelijke acceptatie.

De locaties worden geanalyseerd hetgeen resulteert in een ranking van de alternatieven.

In de fijne zeef wordt per locatie naar de volgende aspecten gekeken:

Gebruikswaarde en toekomstwaarde

1. Fysieke factoren: Er wordt gekeken naar de bodem en waterhuishouding (zie kaart 4) en het beschikbare oppervlak van een alternatieve 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. Ontwikkelingsmogelijkheden: Bekeken wordt of er mogelijkheden zijn voor doorgroei (in ruimte en activiteit).
5. Economische spin-off: Voor alternatieve locaties wordt mogelijke economische spin-off naar de omgeving in kaart gebracht.

Planologische geschiktheid

6. Beschermde gebieden en belemmeringen: Bij ontwerp wordt in meer detail in kaart gebracht hoe omgegaan wordt met beschermde gebieden en wordt rekening gehouden met belemmeringen (zie kaart 3);
7. Zorgvuldig ruimtegebruik: Het ontwerp wordt dusdanig ingericht dat zorgvuldig omgesprongen wordt met de beperkt beschikbare ruimte;
8. 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 evenementen;
9. Geplande ruimtelijke ontwikkelingen: Er wordt in het ontwerp zo goed mogelijk aangesloten bij geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Milieu en natuur

10. 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;
11. Geluid: Voor de mogelijke alternatieven wordt gekeken naar de geluidbelasting van woonbestemmingen en andere geluidgevoelige functies tijdens de zogenaamde 'representatieve bedrijfssituatie' (RBS) (zie bijlage 7: geluid) en tijdens evenementen. Hierbij wordt gekeken naar de relevante geluidcontouren volgens de Wet Geluidhinder en beoordeling van hinder bij lagere geluidsbelasting;
12. 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 kaart 5) zal een archeologisch bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden. Gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde worden indien mogelijk ontzien;
13. 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 stankcirkels worden gepland;
14. Luchtkwaliteit: Relevant voor het aspect luchtkwaliteit is het Besluit Luchtkwaliteit uit 2005. De belangrijkste stoffen bij luchtkwaliteit zijn stikstof (NO_x) en fijn stof (PM_{10}). De in de richtlijn gestelde waarden voor deze stoffen mogen niet overschreden worden.
15. Externe veiligheid: Per alternatieve locatie wordt bekeken of de situering van het circuit voldoet aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Recreatieve inrichtingen vallen onder de gevoelige objecten. Volgens het BEVI mogen geen gevoelige objecten in de 10^{-6} risicocontour van inrichtingen worden ontwikkeld. Daarnaast zal aandacht geschonken moeten worden aan de berekening van het groepsrisico.

Maatschappelijke acceptatie

16. 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.
17. 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).

5 UITKOMSTEN GROVE ZEEF

5.1 Geluidsruimten

Voor het gehele grondgebied van de gemeente zijn de geluidsruimten bepaald door middel van GIS. GIS is een digitaal systeem waarin kaartlagen over elkaar heen gelegd kunnen worden en waarmee analyses gemaakt kunnen worden. Natuurgebieden, stiltegebieden en grondwaterbeschermingsgebieden zijn hierbij uitgesloten als alternatieve locatie. De geluidsruimten geven de gebieden weer waar weinig huizen belast worden met een geluidbelasting van maximaal 50 dB(A). Op de kaarten 2a en 2b zijn de geluidsruimten aangegeven met de letters A t/m U.

Toevoeging geluidsruimte B: Metaalweg

Als uitzondering op de methodiek wordt de geluidsruimte Metaalweg meegenomen in het onderzoek, vanwege het feit dat het een bijzondere plek is (zie hiervoor paragraaf 4.1). Als argument voor afwijking van de methodiek geldt dat de bijzondere locatie langs de A73 hogere geluidswerende voorzieningen mogelijk maakt dan elders. Ondanks dat de geluidsruimte relatief klein is, betekent dat dat de uiteindelijke geluidseffecten toch beperkt kunnen zijn.

5.2 Haalbaarheidscontrole

Op basis van de genoemde methodiek beschreven in paragraaf 4.2.2 zijn de geluidsruimten beoordeeld. De volgende geluidsruimten worden niet meegenomen naar de landschappelijke beoordeling:

- Geluidsruimte D: Geluidsruimte D ligt erg dicht bij het beekdal van de Loobeek waar een lage grondwaterstand is. Ook ligt de geluidsruimte dicht bij het als EHS aangewezen gebied. Hierdoor is de geluidsruimte niet geschikt als alternatief;
- Geluidsruimte E: De geluidsruimte E is in vergelijking met andere geluidsruimten klein (fysiek). Daarnaast is in dit gebied een industrieterrein gepland. Het gebied is aangewezen als een vestigingslocatie voor bedrijvigheid²⁰. Deze geplande ontwikkeling gaat niet samen met het ontwikkelen van het circuit;
- Geluidsruimte J: Net als geluidsruimte E, is deze geluidsruimte in vergelijking met andere geluidsruimte niet erg groot (fysiek). Daarnaast heeft dit gebied een hoge grondwaterstand en vormt het een onderdeel van het kleinschalig beekdal van de Loobeek. Hierdoor is de geluidsruimte niet geschikt als alternatief;
- Geluidsruimte K: De geluidsruimte K is ingesloten door natuurgebieden. In vergelijking met de huidige locatie heeft deze geluidsruimte geen toegevoegde waarde. Bovendien is het gebied een vochtig grasland met een hoge grondwaterstand. Ook is de locatie niet goed bereikbaar;
- Geluidsruimte L: De geluidsruimte L is ingesloten door natuurgebieden. Hierdoor heeft deze plek geen meerwaarde ten opzichte van de huidige locatie. Ook is de grondwaterstand redelijk hoog. Hierdoor is deze plek als alternatief ongewenst;
- Geluidsruimte M: Deze plek ligt dicht bij een als EHS aangewezen gebied. De grondwaterstand is hoog en de plek is slecht bereikbaar. Hierdoor is de plek ongeschikt als alternatief;

²⁰ Gemeente Venray, 2005, p. 43

- Geluidsruimte N: De geluidsruimte N wordt doorsneden door een als EHS aangewezen gebied. De grondwaterstand is hoog en de bereikbaarheid is matig. Ook ligt het gebied dicht bij het stiltegebied Deurnese Peel. Vanwege deze factoren is de plek ongeschikt als alternatief;
- Geluidsruimte Q: De geluidsruimte Q ligt ingesloten door natuurgebieden (zowel binnen als buiten de gemeentegrens). Daarnaast is het tevens de locatie van een groot agrarisch bedrijf. Ook is de locatie niet goed bereikbaar;
- Geluidsruimte R: de geluidsruimte R ligt dicht bij een natuurgebied aan de andere kant van de gemeentegrens. Ook heeft de locatie een hoge grondwaterstand hierdoor is de locatie ongeschikt als alternatief;
- Geluidsruimte S: ook de geluidsruimte S is ingesloten door natuurgebieden. Hierdoor heeft de locatie geen meerwaarde ten opzichte van de huidige locatie;
- Geluidsruimte T: De geluidsruimte T is ingesloten door natuurgebieden. Hierdoor heeft de locatie geen meerwaarde ten opzichte van de huidige locatie;
- Geluidsruimte U: De geluidsruimte U is ingesloten door natuurgebieden (zowel binnen als buiten de gemeentegrens en is slecht bereikbaar. De plek ligt aan de rand van het beekdal en heeft een hoge grondwaterstand. De plek is ongeschikt als alternatief.

Bij de beoordeling van de geluidsruimten op haalbaarheid is om praktische redenen de nabijheid van intensieve veehouderijen nog buiten beschouwing gelaten. De stankcirkels zijn niet vlakdekkend voor het gehele gemeentelijk grondgebied beschikbaar. Er is gekozen deze beoordeling te laten plaatsvinden ná de landschappelijke beoordeling.

Geluidsruimte C: Sinnesstraat

Ondanks het feit dat geluidsruimte C (Sinnesstraat) een beperkt oppervlak heeft, wordt deze geluidsruimte toch meegenomen naar de landschappelijke beoordeling. De plek is in een eerder onderzoek²¹ onderzocht als mogelijke locatie voor het herbergen van een multifunctioneel outdoor Centrum waarin het circuit een plek zou krijgen.

In onderstaande tabel wordt bovenstaande argumentatie samengevat:

Geluidsruimte	Redenen voor afvallen geluidsruimten (natuur, grondwaterstand en bereikbaarheid)
D	- Dichtbij / in beekdal
E	- Geplande ruimtelijke ontwikkeling: industrieterrein
J	- Kleine geluidsruimte - Hoge grondwaterstand
K	- Ingesloten door natuurgebieden - Slechte bereikbaarheid - Hoge grondwaterstand
L	- Ingesloten door natuurgebieden - Hoge grondwaterstand
M	- Dichtbij natuur - Hoge grondwaterstand - Slecht bereikbaar

²¹ Onderzoek naar een Multifunctioneel Outdoor Centrum van de gemeente Venray

N	- Nabij natuurgebieden - Matige bereikbaarheid - Nabij stiltegebied
Q	- Ingesloten door natuurgebieden - Locatie van groot agrarisch bedrijf
R	- Nabij natuurgebied - Hoge grondwaterstand
S	- Ingesloten door natuurgebieden
T	- Ingesloten door natuurgebieden - Hoge grondwaterstand
U	- Ingesloten door natuurgebieden - Aan de rand van het beekdal - Slecht bereikbaar - Hoge grondwaterstand

Tabel 5.1 Haalbaarheidscontrole geluidsruimten

De geluidsruimten A, B, C, F, G, H, I, O en P resteren dus en worden beoordeeld op landschap.

5.3 Landschappelijke inpassing

De overgebleven geluidsruimten zijn beoordeeld op de mogelijkheden het circuit landschappelijk in te passen. Voor een beoordeling van de effecten op het landschap van het terrein is uitgegaan van de volgende kenmerken:

- Er is uitgegaan van een terrein van 500 bij 300 meter (15 ha), inclusief geluidswering, waarbinnen alle lawaaismorten beoefend kunnen worden;
- Parkeerruimte kan buiten deze maat worden toegevoegd;
- De geluidswering rondom het lawaaigedeelte van het terrein zal ca. 10 meter hoog zijn.

Een dergelijk groot element in het landschap zal zeker opvallen in een open landschap. Een hoogte van 10 meter is echter achter de gemiddelde hoogte van bomenrijen in het landschap in te passen (te verbergen). Is een hogere geluidswering noodzakelijk, dan is de invloed vooral beperkt als het landschap besloten is.

5.3.1 Kenmerkende eigenschappen van het landschap

Bij het zoeken naar een nieuwe locatie voor een grootschalig element in het landschap zijn twee hoofdvragen van belang:

1. Is er sprake van aantasting van bestaande waardevolle elementen en is het nieuwe element in te passen in het (historisch) gegroeide landschap?
2. Kan het nieuwe element iets toevoegen aan het bestaande landschap (een nieuwe kans, een geheel eigen karakter)?

In onderstaand overzicht zijn voor beide beoordelingen criteria opgenomen.

Criterium	Norm
Blijft de ontstaansgeschiedenis nog afleesbaar of wordt de ontwikkeling in het historisch gegroeide landschap abrupt afgebroken	Past het element als verlengde van het historisch gegroeide landschap
Worden er veel kleine (waardevolle) landschapselementen aangetast	Mate van aantasten van waardevolle elementen in het landschap zoals kleine (broek)bosjes, bomenrijen, wegbeplanting etc.
Past het element in maat en schaal bij het landschap	Maat: openheid of maat van de ruimte Schaal: maat van de elementen in de ruimte, van fijnkorrelig naar grofkorrelig
Kan het nieuwe circuit iets toevoegen aan de locatie.	Zijn er aanknopingspunten om het circuit als opvallende markering in het landschap te gebruiken.

Tabel 5.2 Criteria overzicht kenmerkende elementen landschap

5.3.2 Beschrijving optimale locatie

Om een goede beoordeling te kunnen maken van de geschiktheid van het landschap als locatie voor het circuit, wordt als referentiekader een beschrijving gegeven van het landschap dat het meest geschikt is voor het herbergen van een circuit.

Als referentie voor de beoordeling van de effecten op landschap, is de "beste locatie" gesitueerd in een relatief jong landschap, dat kort omschreven kan worden als besloten en grofkorrelig. Het is vrij besloten, met maten in het landschap van meer dan 300 meter, tot maximaal 1 km. De elementen in het landschap zijn relatief groot. Tevens heeft de locatie bijzondere aanknopingspunten voor de vormgeving en/of is zichtbaar vanaf bijvoorbeeld de A73.

De beoordeling van de geluidsruidten is gemaakt met behulp van bovenstaande 'optimale locatie'. Deze locatie is als referentie gebruikt. Een locatie is beter dan de huidige locatie als er nieuwe kansen ontstaan én als de aantasting van bestaande waarden beperkt blijft.

De geluidsruidten zijn beoordeeld op de criteria uit Tabel 5.2. Voor de beoordeling wordt verwezen naar bijlage 1: landschap.

5.3.3 Uitkomsten beoordeling geluidsruidten op landschap

Uit de beoordeling van de geluidsruidten op landschap blijkt dat vier geluidsruidten in eerste instantie in aanmerking komen voor de fijne zeef. Dit zijn geluidsruidte A: Huidige locatie, geluidsruidte B: Metaalweg, F: Beemdweg en geluidsruidte I: Ysselsteinseweg.

Locaties afgevalen op landschappelijke beoordeling

De geluidsruimten C, G, H, O en P vallen in de landschappelijke beoordeling af. Hieronder volgt in het kort de landschappelijke beoordeling op basis waarvan deze geluidsruimtes afvallen. Voor een uitgebreide argumentatie wordt verwezen naar bijlage 1: landschap.

- Geluidsruimte C: Sinnesstraat: Deze plek is wordt gekenmerkt als een kleinschalig landschap gemengd met oud bouwland en oude heidegronden. Een groot element dat toegevoegd wordt is vanaf de zuidzijde in elk geval te zien. In het onderzoek naar een multifunctioneel outdoor centrum is uitgegaan van geluidswerende maatregelen met een hoogte van 20 meter. Voor het landschap van deze plek achten wij een maximale maat van 10 tot 12 meter geschikt. Ondanks de ligging aan de A73, zorgt de ontwikkeling van een circuit op deze locatie voor een verrommeling van het landschap. De ontwikkeling kan niet aansluiten bij een stedelijke functie zoals een bedrijfsterrein;
- Geluidsruimte G: De Zomp: de geluidsruimte ligt in een moderne heideontginning, met enkel landschapselementen. Het ligt vlak bij het landgoed Geysteren en het ten noorden van de locatie gelegen stilgebied. Om deze reden is de plek geen geschikt alternatief;
- Geluidsruimte H: Molenhoeve/ Boddenbroek: de geluidsruimte ligt in een heideontginning tussen bouwlandcomplexen, nabij de dorpen Oirlo, Molenhoek en Klein Oirlo. De plek is omringd door kleinschalig landschap en zeer slecht bereikbaar;
- Geluidsruimte O: Moostdijk-Oost: de schaal van de elementen is middelgroot tot groot. Het landgebruik is landbouw en de 'kans om er wat van de maken' is slecht;
- Geluidsruimte P: Puttenweg/ Veulense waterweg: de schaal van de elementen is middelgroot. Het landgebruik is landbouw en de 'kans om er wat van de maken' is slecht.²²

Voor de geluidsruimten A: Huidige locatie, B: Metaalweg en F: Beemdweg en I: Ysselsteinseweg wordt in het kort aangegeven waarom de locaties vanuit landschap gezien als alternatief kunnen worden aangemerkt:

- Geluidsruimte A: Huidige locatie: de activiteit past qua historie op de huidige locatie. Ook qua maat en schaal past de activiteit op deze plek in de omgeving. Er vindt geen aantasting van landschapselementen plaats;
- Geluidsruimte B: Metaalweg: Op deze geluidsruimte zijn geen historische elementen aanwezig. De ontwikkeling van de activiteit kan aansluiten bij het grofkorrelige bedrijventerrein ten zuiden van de locatie. Wel is er een stuifduinbosje op de plek aanwezig, die bij ontwikkeling van de activiteit op deze plek zal moeten wijken. De plek biedt een kans voor de omgeving door de activiteit als te gebruiken als markering van Venlo. De ligging aan de A73 in combinatie met de aansluiting op het bestaande industrieterrein, biedt mogelijkheden om met het circuit een ikoon voor Venray te ontwikkelen;

²² De geluidsruimte O en P liggen beide dichtbij het stiltegebied ten zuiden van de gemeentegrens en bij het recreatiepark 'Meerdal'.

- Geluidsruimte F: Beemdweg: De geluidsruimte ligt in een moderne heideontginning met een grote schaal. Er is één landschapselement in de vorm van een bomenrij aanwezig. Het terrein ligt aan de A73 en tegenover het toekomstig bedrijventerrein de Blakt. Dit biedt de mogelijkheid om het circuit als ikoon voor Venray te ontwikkelen. Wel betekent de ontwikkeling van deze plek een eerste stap óver de A73 in een landbouwgebied;
- Geluidsruimte I: Ysselsteinseweg: De geluidsruimte I ligt in een jonge dekzandontginning. De schaal van het gebied is groot. Er verschillende houtwallen.

Deze geluidsruimten zijn nader getoetst aan de haalbaarheidscontrole. Hieruit blijkt dat de geluidsruimte I: Ysselsteinseweg niet meegenomen kan worden naar de fijne zeef:

I: Ysselsteinseweg

De geluidsruimte I: Ysselsteinseweg biedt onvoldoende ruimte aan het circuit. De geluidsruimte wordt door verschillende oorzaken dusdanig ingeperkt dat de overgebleven ruimte te klein is:

- In het kader van de Wet stankemissie veehouderijen kan het circuit ingedeeld worden in categorie III (verspreid liggende niet-agrarische bebouwing die aan het betreffende buitengebied een overwegende woon- of recreatiefunctie verleent) (zie ook hoofdstuk 4). Dit betekent dat bij de ontwikkeling van het circuit een bepaalde afstand tot de omliggende veehouderijen aan gehouden moet worden. In en om de geluidsruimte liggen diverse varkens- en pluimveehouderijen. De stankcirkels van deze houderijen beperken de fysieke ruimte die ingezet kan worden voor ontwikkeling van het circuit²³;
- Door de ruimte die overblijft loopt een hoogspanningsleiding. Dit is een beperking door de fysieke ruimte die deze leiding inneemt maar ook door de bufferzone die aangehouden moet worden;
- De overgebleven ruimte wordt doorsneden door de Oostrumse Beek (bovenloop), de locatie zou daarmee in het beekdal liggen. De grondwaterstand is er te hoog;
- In de buurt van de alternatieve locatie IJsselstein ligt het natuurbeschermingswetgebied en EHSgebied de Rouwkuilen (ruim 56 ha groot). Dit gebied bestaat een bosgebied met daarin gelegen een ven. Het is als NBwetgebied aangewezen op grond van de botanische betekenis van het ven. Tevens heeft het ven grote betekenis voor verschillende bijzondere soorten broedvogels zoals de Waterral en de Zwarte stern (inmiddels verdwenen als broedvogel) en heeft het ven betekenis als foerageergebied voor watervogels en steltlopers. Daarnaast broeden er in en rond het ven ook de Blauwborst en Dodaars. De kans dat door de geluidsoverlast veroorzaakt door het circuit de broedplaats en foerageergebied van deze zeldzame soorten verstoord is zeer reëel. De verstoring zou er toe kunnen leiden dat de soorten het gebied niet meer als broedgebied of als foerageergebied zullen gebruiken. Dit mogelijk effect betekent dus een verstoring van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, een verlies van waarden als gevolg van kwaliteitsvermindering.

²³ Het wordt, gelet op de schaal van de betreffende bedrijven, niet reëel geacht deze bedrijven in dit kader uit te kopen en te verplaatsen

Resterende geluidsruidten

De geluidsruidten A: Huidige locatie, B: Metaalweg en F: Beemdweg worden meegenomen naar de fijne zeef.

6 FIJNE ZEEF

6.1 Inleiding

De geluidsruimten die uit de grove zeef zijn gekomen, worden in de fijne zeef nader beschouwd op de verschillende criteria. Deze geluidsruimten vormen drie alternatieve locaties voor het circuit. Onderstaand wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- Een potentieel ontwerp (inclusief mitigerende maatregelen) voor de drie locaties (paragraaf 6.2);
- Een beoordeling van de locaties aan de hand van geformuleerde beoordelingscriteria (paragraaf 6.3);
- Een analyse van de locaties en de effecten (paragraaf 6.4).

In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de rangschikking van de locaties.

6.2 Potentieel ontwerp voor de locaties en mitigerende maatregelen

6.2.1 A: De Peel / Bakelse dijk Zuid, varianten I en II (gedeeltelijk en geheel verplaatsen)

Verschillende varianten zijn mogelijk

De locatie (zie geluidsruimte A op kaart 2b) vormt een combinatie van de twee aan elkaar grenzende en 'bijzondere locaties' (zie hoofdstuk 1) De Peel en Bakelse dijk zuid. Ten noorden van de Bakelse dijk ligt momenteel het circuit. Dit gebied is echter ook EHS. Ten zuiden van de Bakelse dijk is landbouwgebied, aangewezen als POG (provinciaal ontwikkelingsgebied groen). Binnen deze geluidsruimte zijn allerlei configuraties denkbaar, met als uitersten het geheel handhaven van het circuit en het geheel verplaatsen van het circuit.

In dit onderzoek worden twee varianten uitgewerkt:

- De eerste variant met gedeeltelijke handhaving van het circuit ten noorden van de Bakelse dijk (in de EHS) en gedeeltelijke verplaatsing;
- De tweede variant met gehele verplaatsing van het circuit uit de EHS.

Dat betekent niet dat het *geheel handhaven van het circuit op de huidige locatie* niet mogelijk is. De voordelen van deze optie zijn gelegen in lagere kosten voor verplaatsing (aankoop grond), en het in tact laten van de voormalige vuilstort ter plaatse (op de plek van het motorcrossterrein). Nadelen zijn dat een groter gebied herbegrensd dient te worden, hetgeen ook hogere compensatiekosten betekent. Het nemen van mitigerende maatregelen (geluidswallen) is lastiger, aangezien de benodigde ruimte hiervoor beperkter is. Vanuit milieuoogpunt zijn de varianten I en II meer optimaal dan het geheel handhaven van het circuit op de huidige locatie. Om deze reden zijn de varianten I en II verder uitgewerkt.

Variant I: gedeeltelijk verplaatsen van het circuit naar Bakelse dijk zuid

Bij het maken van een potentieel ontwerp voor deze variant is het uitgangspunt het vinden van een balans tussen het mitigeren van milieueffecten, natuurcompensatie en kapitaalvernietiging. De terreinen die het meest direct aan de natuur grenzen (zie figuur 2.1), de parkeerplaats, het rennerskwartier en het motorcrossterrein, worden daarbij omgevormd tot natuur en behouden de status EHS. De verharde banen, die grenzen

aan het landbouwgebied, blijven op hun huidige locatie liggen, maar worden voorzien van natuurlijk ingerichte geluidswallen. De maximale hoogte daarvan wordt bepaald door de vliegfunnel van vliegveld De Peel (ca. 4 m oplopend tot ca. 10 m). Ten zuiden van de Bakelse dijk, wordt een nieuw motorcrossbaan aangelegd, tegen het vliegveld aan. De agrarische bedrijven worden gehandhaafd.

Hierdoor resteert ca. 7,5 ha van het circuit ten noorden van de Bakelse dijk in de EHS, omgeven door een geluidswal en nieuwe natuur. Het oppervlak van het circuit zal de status EHS moeten verliezen en gecompenseerd moeten worden.

Variant II: geheel verplaatsen van het circuit naar Bakelse dijk zuid

Bij het geheel verplaatsen van het circuit naar het terrein ten zuiden van de Bakelse dijk zijn verschillende configuraties denkbaar. Relevant is daarbij de maximale bouwhoogte onder de vliegfunnel in verband met geluidwerende voorzieningen en de eventuele verplaatsing van de twee agrarische bedrijven in het gebied. Uit oogpunt van natuur zou dat laatste positief zijn (vermindering van nitraatbelasting op het natuurgebied). Voor inpassing van het circuit is dit evenwel niet noodzakelijk²⁴ aangezien er voldoende ruimte beschikbaar is. Een dergelijke afweging wordt daarom doorverwezen naar het stadium van detailontwerp / bestemmingsplan.

In onderstaande tabellen 6.1a en 6.1b wordt een overzicht gegeven van de globale ontwerpen.

Onderdeel	Invulling
Baan	- Oval en kartbaan op huidige locatie laten liggen - Motorcross en parkeerterrein verplaatsen naar Bakelse dijk zuid (tegen vliegveld aan)
Mitigerende maatregelen	- Verplaatsing motorcross en parkeerterrein uit EHS - Gedeeltelijke geluidswal om oval en motorcrosssterrein, hoogte verlopend van 4 tot 10 m (beperkt door vliegfunnel)
Compenserende maatregelen	- 'Verbetering van natuur in kwaliteit en kwantiteit' is noodzakelijk. Concreet betekent dat compensatie van het oppervlak dat herbegrensd wordt²⁵ (vermenigvuldigd met een bepaalde factor) in daarvoor aangewezen gebied (POG-gebied volgens het POL).
Slopen en saneren	- Onder motorcrossbaan ligt een oude vuilstort. Deze dient gesaneerd te worden.
Juridische aspecten	- Begrenzing van de EHS aanpassen volgens procedure herbegrenzen - Zonering opnemen in bestemmingsplan - Provinciale milieuvergunning - Gemeentelijke evenementenvergunning (gebaseerd op APV)

Tabel 6.1a Constellatie circuit op locatie De Peel / Bakelse dijk zuid, variant I (gedeeltelijk verplaatsen)

²⁴ Beide agrariërs hebben zich overigens aangemeld voor de provinciale verplaatsingsregeling.

²⁵ Herbegrenzing van de EHS: het huidige circuit ligt in een gebied dat aangewezen is als EHS. Voor het gedeelte van het circuit dat bij dit ontwerp niet uit het EHS gebied geplaatst wordt, moet de EHS herbegrensd worden (maw de EHS wordt dan dus minder groot dan gepland). Voor dit oppervlakte moet compensatie van natuurgebied plaatsvinden.

Onderdeel	Invulling
Baan	- Alle activiteiten verplaatsen naar het agrarisch terrein Bakelse dijk zuid
Mitigerende maatregelen	- Geluidswallen om oval en motorcrosssterrein (hoogte 10 m)
Compenserende maatregelen	- Geen compensatie natuur door vertrek uit EHS. Mogelijk wel beperkt in het kader van Flora en Fauna wet
Slopen en saneren	- Het circuit dient gesloopt te worden - Onder de motorcrossbaan ligt een oude vuilstort. Deze dient gesaneerd te worden
Juridische aspecten	- Zonering opnemen in bestemmingsplan - Provinciale milieuvergunning - Gemeentelijke evenementenvergunning (gebaseerd op APV)

Tabel 6.2b Constellatie circuit op de locatie De Peel / Bakelse dijk zuid, variant I (geheel verplaatsen).

6.2.2 B: Metaalweg

Ontwerp

In onderstaande tabel is een constellatie voor het circuit uitgewerkt gelegen aan de Metaalweg (zie geluidruimte B op kaart 2b). Het circuit bestaat uit één oval (baanlengte 900 m) waarbinnen de overige activiteiten (kart, motorcross, ministockcar) een plek krijgen, zodat ze allen vallen binnen de geluidwerende voorzieningen. De oval is globaal noord/zuid georiënteerd en reikt tot ca. 100 m ten noorden van de weg 't Spurkt. Deze weg zal dan ook om het circuit heen gelegd moeten worden. Een klein deel van het circuit valt mogelijk binnen de stankcirkel²⁶ van het ten noorden gelegen veehouderijbedrijf.

Onderdeel	Invulling
Baan	- Alle activiteiten verplaatsen naar Metaalweg - De kartbaan en de motorcross worden geplaatst binnen de oval - Parkeerplaatsen voor evenementen regelen op landbouwgrond in omgeving
Mitigerende maatregelen	- Geluidswerende voorziening om oval (met daarin kartbaan en motorcross), hoogte ca. 10 m aan noord- en westzijde (beekdal), ca. 15 m aan oost en zuidzijde (snelweg / stiltegebied / richting Landweert) - Landschappelijke inpassing (bos) aan zijde beekdal - Stedelijke, aantrekkelijke vormgeving aan zijde A73 - Mogelijk mitigerende maatregelen voor fourageergebied das
Compenserende maatregelen	- Mogelijk dient fourageergebied das gecompenseerd te worden - Geen natuurcompensatie door vertrek uit EHS - Compensatie van aanwezige bosjes

²⁶ Dat betekent een beperking voor bijvoorbeeld tribunes.

Slopen en saneren	- Huidige locatie dient gesloopt te worden en ingericht als natuurgebied - Saneren van voormalige vuilstort onder locatie motorcrossterrein
Juridische aspecten	- EHS status blijft op De Peel - Zonering Metaalweg opnemen in bestemmingsplan - Provinciale milieuvergunning - Gemeentelijke evenementenvergunning (gebaseerd APV)

Tabel 6.3 Constellatie circuit op locatie Metaalweg

6.2.3 F: Beemdweg

Ontwerp

De locatie F Beemdweg (zie geluidsruimte F op kaart 2b) is gelegen in landbouwgebied ten zuiden van Venray, grenzend aan de A73. Een goede landschappelijke inpassing in het landbouwgebied en aan de rand van het Beekdal en natuurgebied maakt dat hier geluidswerende voorzieningen tot een hoogte van circa 12 m (in lijn met de hoogte van de bomen) mogelijk zijn. Aan de oostzijde (snelweg, tegenover bedrijfsterrein in ontwikkeling De Blakt) is een stedelijke inpassing mogelijk. Aan de westzijde en de zuidzijde vraagt het aanwezige landschap om een natuurlijke inpassing.

De locatie Beemdweg is beschreven in onderstaande tabel.

Onderdeel	Invulling
Baan	- Alle activiteiten verplaatsen naar de Beemdweg - De kartbaan en de motorcross worden geplaatst binnen de oval - Parkeerplaatsen voor evenementen regelen op landbouwgrond in omgeving
Mitigerende maatregelen	- Geluidswerende voorziening om oval (met daarin kartbaan en motorcross), hoogte ca. 12 m - Landschappelijke inpassing aan zijde beekdal - Stedelijke, aantrekkelijke vormgeving aan zijde A73 - Mogelijk mitigerende maatregelen voor fourageergebied das
Compenserende maatregelen	- Mogelijk dient fourageergebied das gecompenseerd te worden - Geen natuurcompensatie door vertrek uit EHS
Slopen en saneren	- Huidige locatie dient gesloopt te worden en ingericht als natuurgebied - Saneren van voormalige vuilstort onder locatie motorcrossterrein
Juridische aspecten	- EHS status blijft op De Peel - Beemdweg - Zonering Beemdweg opnemen in bestemmingsplan - Provinciale milieuvergunning - Gemeentelijke evenementenvergunning (gebaseerd APV)

Tabel 6.4 Constellatie circuit op locatie Beemdweg

6.3 Beoordeling

De beoordeling van de alternatieven op basis van de geformuleerde criteria en aspecten (zie hoofdstuk 4) 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 middels een + of een – aangeven of het een voor of nadeel betreft of 0 indien neutraal.

Verdere toelichting

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de volgende paragraaf en de volgende bijlagen en kaarten:

- Landschap en cultuurhistorie: bijlage 1
- Externe veiligheid: bijlage 2
- Juridische bescherming: bijlage 3
- Economische haalbaarheid en economische spin-off: bijlage 5
- Natuur: bijlage 6
- Geluid: bijlage 7
- Belemmeringen: kaart 3
- Archeologie: kaart 4

Criteria	Beoordelingsaspecten	Peel/ Bakelse dijk zuid Variant I	Peel/ Bakelse dijk zuid Variant II	Metaalweg	Beemdweg
Gebruikswaarde en toekomstwaarde	Fysieke factoren: bodemgesteldheid, waterhuishouding, beschikbaar oppervlak	Goed	Goed	Goed	Goed
	Economische haalbaarheid	Goed, bij beperkte investering	Goed, bij beperkte investering	Goed, echter meer risico door grote investering	Goed, echter meer risico door grote investering
	Juridische haalbaarheid (procedureel, rechtszekerheid)	EHS dient herbegrensd te worden volgens procedure Verlening Provinciale milieuvergunning	Verlening provinciale milieuvergunning	Verlening Provinciale milieuvergunning Optie: schrappen status (deel) stiltegebied	Verlening Provinciale milieuvergunning
	Ontwikkelingsmogelijkheden (in ruimte en activiteit)	Ontwikkelingen slechts binnen vastgestelde tijden en (geluids)ruimte Uitbreiding in ruimte in toekomst mogelijk	Ontwikkelingen slechts binnen vastgestelde tijden en (geluids)ruimte Uitbreiding in ruimte in toekomst mogelijk	Uitbreiding: dagelijks activiteiten (representatieve bedrijfssituatie) Uitbreiding in ruimte in toekomst mogelijk (bij revitalisering bedrijfsterrein)	Uitbreiding: dagelijks activiteiten (representatieve bedrijfssituatie) Uitbreiding in ruimte in toekomst mogelijk
	Economische spin-off	Horeca bij evenementen	Horeca bij evenementen	Kansen profilering gemeente Venray en bedrijfsterreinen (inter)nationaal Horeca bij evenementen	Kansen profilering gemeente Venray en bedrijfsterreinen (inter)nationaal Horeca bij evenementen

Planologische geschiktheid	Beschermde gebieden en oelimmeringen (kabels en eidingen, reserveringen)	EHS dient herbegrensd Vliegfunnel in acht nemen (bouwhoogte)	Vliegfunnel in acht nemen (bouwhoogte)	- Invloed op stiltegebied bij evenementen + In geluidsruimte A73 (bundeling geluid)	+ In geluidsruimte A73 (bundeling geluid)
	Zorgvuldig ruimtegebruik	+ Ligging naast vliegveld (geen woonbestemming, geen overlast geluid) + Op oude vuilstortplaats + Geen landbouw grond uit productie - In / naast natuur	+ Ligging naast vliegveld (geen woonbestemming, geen overlast geluid) + Kans voor verplaatsen agrarische bedrijven - Naast natuur	+ Aansluiting bij activiteiten bedrijfsterrein + In geluidsruimte A73 (bundeling geluid)	+ Grenzend aan bedrijfsterrein in ontwikkeling (De Blakt) + In geluidsruimte A73 - Eerste stap in landbouwgebied
	Verkeersatw/kkeling	Goed (langs Middenpeelweg)	Goed (langs Middenpeelweg)	Goed (afslag Venray-Noord)	Goed (afslag Venray-Zuid)
	Geplande ruimtelijke ontwikkelingen	Vliegveld en agrarisch gebied aangewezen als Provinciaal Ontwikkelingsgebied Groen.	Vliegveld en agrarisch gebied aangewezen als Provinciaal Ontwikkelingsgebied Groen.	Restruimte op bedrijfsterrein	Extensiveringgebied landbouw
Milieu en natuur	Natuur	Beperkte effecten op ecologie (m.n. broedvogels, weidevogels)	Beperkte effecten op ecologie (m.n. broedvogels, weidevogels)	Beperkte effecten op ecologie (bosbroedvogels, fourageergebied das)	Beperkte effecten op ecologie, klein gebied (bosbroedvogels, fourageergebied das)
	Geluid	+ Geen geluidhinder bij normale bedrijfsvoering + Gering aantal woningen binnen 50 dB(A) contour bij evenementen + Geringe hinder bij evenementen	+ Geen geluidhinder bij normale bedrijfsvoering + Gering aantal woningen binnen 50 dB(A) contour bij evenementen + Geringe hinder bij evenementen	+ Weinig geluidhinder bij normale bedrijfsvoering + Gering aantal woningen binnen 50 dB(A) contour bij evenementen - Beperkt hinder in woonwijk bij evenementen	+ Weinig geluidhinder bij normale bedrijfsvoering + Gering aantal woningen binnen 50 dB(A) contour bij evenementen - Beperkt hinder in woonwijk bij evenementen

	Landschap, archeologie en cultuurhistorie	+ Goed inpasbaar, in moderne ontginning. + Lage en middelhoge trefkans archeologie	+ Goed inpasbaar, in moderne ontginning. 0 Middelhoge trefkans archeologie	+ Afronding van bedrijfsterrein met markant object langs A73, zichtbaar van ca. 1 km - Vernietiging stuifzandbosjes 0 Middelhoge trefkans archeologie	+ Aankondiging van Venray langs A73 - Zichtbaar van ca. 1 km. In landbouwgebied 0 Middelhoge trefkans archeologie
	Nabijheid van intensieve veehouderij (stankcirkels)	Afhankelijk van ontwerp: stankcirkels over klein deel terrein (verdwijnen mogelijk door verplaatsingsregeling)	Afhankelijk van ontwerp: stankcirkels over klein deel terrein (verdwijnen mogelijk door verplaatsingsregeling)	Afhankelijk van ontwerp: stankcirkels over klein deel terrein (verdwijnen mogelijk door verplaatsingsregeling)	Geen stankcirkels
	Luchtkwaliteit	Geen overschrijding norm te verwachten	Geen overschrijding norm te verwachten	Geen overschrijding norm te verwachten	Geen overschrijding norm te verwachten
	Externe veiligheid / hindercirkels bedrijven	Geen problemen	Geen problemen	Groepsrisico verantwoord (A73 en Primagaz) Stankcirkel waterzuivering (mogelijk maatregelen)	Groepsrisico verantwoord (A73)
Maatschappelijke acceptatie	Beleving (hinder, meerwaarde)	+ Zeer weinig woonhuizen in omgeving - Natuur: in groot bosgebied, verstoring rust wandelaars	+ Zeer weinig woonhuizen in omgeving - Natuur: ligging in groot bosgebied, verstoring rust wandelaars	- Woonwijk op afstand + Ligging op bedrijfsterrein - Natuur: in buurt beekdal en bos + Kans voor uitstraling voor Venray	- Meerdere woonkernen en woonwijk op enige afstand + Uitstraling voor Venray - Natuur: naast klein bosgebied

Oplossing in verhouding tot probleem, geen verplaatsing van problemen	- Geen oplossing voor ligging in natuur + Geen kapitaalvernietiging + Geen verplaatsing probleem + Doet recht aan historisch gegroeide situatie	- Geen oplossing voor ligging in natuur - Kapitaalvernietiging 0 Geringe verplaatsing probleem + Doet recht aan historisch gegroeide situatie	- Toename overlast mens (m.n. evenementen) + Verplaatsing heeft meerwaarde (door toename activiteit / spin off) - Kost landbouwgrond	- Toename overlast mens (m.n. evenementen) + Verplaatsing heeft meerwaarde (door toename activiteit / spin off)	- Toename overlast mens (m.n. evenementen) + Verplaatsing heeft meerwaarde (door toename activiteit / spin off) - Kost landbouwgrond
---	--	--	--	--	--

Tabel 6.5 Beoordeling van de alternatieven

6.4 Analyse en conclusies

6.4.1 Analyse De Peel / Bakelse Dijk zuid varianten I en II

Gebruikswaarde

De gebruikswaarde van deze locatie voor verenigingssport en (bijbehorende) evenementen is goed.

Planologische geschiktheid

Vanuit planologisch oogpunt is een ligging 'achteraf', die goed bereikbaar is, geschikt. Negatief is dat het gebied is aangewezen als EHS (ten noorden van de Bakelse dijk) en als POG (ten zuiden van de Bakelse dijk). Momenteel is de motorcross gelegen op een oude vuilstort. Verplaatsing (zoals in het ontwerp) betekent dat deze stort gesaneerd moet worden.

Landschap

Landschappelijk is de locatie goed in te passen, het betreft een moderne ontginning. Bomen onttrekken de locatie aan het oog. De bodemgesteldheid is in principe goed: de aanleg van de baan is zonder (veel) ophoging mogelijk en parkeergelegenheid voor evenementen is in het seizoen te realiseren op de braakliggende grond. De bereikbaarheid is goed via provinciale wegen.

Natuur

De locatie is gelegen in de EHS (De Peel) en in agrarisch gebied (Bakelse dijk zuid) met de status POG (Provinciaal Ontwikkelingsgebied Groen). Dit is direct het belangrijkste nadeel van de locatie. De ligging in de natuur kent echter slechts beperkte effecten (zie bijlage 6): het betreft met name enige verwachte invloed op broedvogels. De provinciale tellingen tonen dit effect niet aan, maar voorzichtigheid is geboden bij de interpretatie van deze cijfers.

Geluid

De geluidshinder (voor mensen) voor deze locatie is zeer beperkt (zie figuren 7.1 t/m 7.4 in de bijlage). De hinder is geringer dan op alternatieve locaties in Venray mogelijk zou zijn. Bij evenementen liggen een beperkt aantal woningen (4 in variant I en 11 in variant II) binnen de 50 dB(A) contour en ook daarbuiten blijft het aantal gering. Er liggen geen woonkernen binnen de 45 dB(A) contour. Niet alleen de ligging in het natuurgebied, maar ook de ligging naast het vliegveld is daarvoor belangrijk: een deel van de geluidscontour valt over een gebied zonder woon- of natuurbestemming. Wel wordt opgemerkt dat dat niet betekent dat er geen effect op de natuur kan zijn: defensie voert een weidevogelbeleid.

Maatschappelijke acceptatie

Deze locatie is de huidige locatie van het circuit en doet op deze manier recht aan de historisch gegroeide situatie. Het circuit blijft evenwel liggen in een gebied dat omgeven is door natuur. Geluidsoverlast voor de mens is gering (er zijn weinig woonhuizen in de omgeving), zeker in vergelijking tot de alternatieven. Wel vindt tijdens evenementen verstoring van de rust voor recreanten in het bosgebied plaats. Er vindt geen verplaatsing van een probleem plaats en geen kapitaalvernietiging.

Juridische haalbaarheid variant I

Om deze variant, waarbij een gedeelte van de locatie achterblijft in de EHS, mogelijk te maken zijn twee procedures mogelijk ('nee tenzij' en 'herbegrenzing', zie bijlage 4).

In de brief van de provincie aan de gemeente dd. 7/2/2006 wordt gesteld dat de zogenaamde 'nee, tenzij'-procedure uitgangspunt is²⁷. De 'nee, tenzij'-procedure achten wij niet haalbaar, met name omdat het daarvoor noodzakelijk is dat de activiteit van 'groot openbaar belang' is en vast moet staan dat er geen reële alternatieven zijn. Wij betwijfelen, alhoewel het circuit wel een maatschappelijk belang dient, of groot openbaar belang kan worden aangetoond. Daarnaast tonen we in dit onderzoek aan dat er reële alternatieven zijn.

Een andere procedure, de procedure 'herbegrenzing EHS' lijkt voor het voorkomende geval echter wel in aanmerking te komen. Om de ruimtelijke samenhang van de EHS te verbeteren en de EHS in haar omgeving duurzaam in te passen, kunnen de provincies met behoud van de oorspronkelijke ambitie de huidige begrenzing van de EHS aanpassen. Een voorwaarde voor herbegrenzing is dat door de initiatiefnemer vooraf wordt aangegeven hoe het initiatief kan leiden tot een kwalitatieve en kwantitatieve versterking van de EHS in de regio en welke waarden aangetast worden. Voor herbegrenzen om andere dan ecologische redenen dient in elk geval aan de volgende voorwaarden te zijn voldaan:

- Er vindt een *zorgvuldige onderbouwing* van de ruimtelijke ingreep op die locatie plaats, waarbij een *afweging van alternatieven*²⁸ plaatsvindt;
- Er vindt ter plekke van het initiatief geen onevenredige aantasting van de EHS plaats.
- Ter plekke worden zodanige maatregelen genomen dat er sprake is van een goede *landschappelijke en natuurlijke inpassing*;
- De ontwikkeling leidt in *kwaliteit en kwantiteit tot een versterking van de EHS* in de betreffende regio (door compensatie);
- De kwaliteitswinst wordt in principe niet *gefinancierd* uit reguliere EHS subsidies.
- De beoogde versterking van de groene functies wordt bij voorkeur tegelijkertijd gerealiseerd met de aanleg van de nieuwe rode functie;
- Het gaat niet om grootschalige ontwikkelingen maar blijft beperkt tot het *oplossen van knelpunten* en het bieden van meer *ruimte voor maatschappelijk belangrijke ontwikkelingen*.

Voor een verdere toelichting op onze zienswijze wordt verwezen naar bijlage 4.

Overige juridische implicaties varianten I en II

De varianten dienen verder planologisch juridisch geregeld te worden zoals aangegeven in bijlage 8. Het aantal gehinderden is klein, hetgeen de verlening van de Wm-vergunning goed mogelijk maakt.

Investerings- en exploitatie

Variant I: Naast de kosten voor de herontwikkeling van de locatie zijn er aanzienlijke kosten te verwachten voor mitigatie en aankoop van grond hiervoor. Deze kosten (ca. € 4

²⁷ De brief stelt: 'Dit uitgangspunt is voor deze locatie leidend in het uit te voeren onderzoek'.

²⁸ Daar zal bij inbegrepen moeten zijn dat er ook in elk geval in de naburige gemeenten geen alternatieven zijn. Voor de situatie aan de Brabantse zijde is dit nog niet bekend. Voor de Limburgse gemeenten is dit wel bekend (zie hoofdstuk 2).

miljoen) zijn samen circa anderhalf maal zo hoog als het reeds geïnvesteerde bedrag voor het circuit.

Variant II: De kosten zijn hier gelegen in aankoop van grond, mitigerende maatregelen en mogelijkerwijs aankoop van bedrijfsgebouwen en/of woningen. De kosten zijn afhankelijk van de definitieve configuratie en onderhandelingen met de betreffende eigenaren. Naar verwachting is voor beide varianten een positieve exploitatie mogelijk, hetgeen de ontwikkelingen realistisch maakt.

Toekomstwaarde

Er is economische spin-off van de locatie is gelegen in inkomsten voor de horeca in Venray en omgeving. Gezien de ligging in een door natuur omgeven gebied achten we uitbreiding van het gebruik (in dagen) slechts beperkt wenselijk.

Conclusies

De locatie De Peel/Bakelse Dijk zuid (Variant I) is – mits de status EHS wordt opgeheven – een geschikte locatie voor verenigingssport en bijbehorende evenementen. De geluidhinder voor mensen is zeer beperkt, de effecten op de natuur zijn niet groot. Herontwikkeling van de locatie maakt mitigatie mogelijk, compensatie zal nodig zijn. In Variant II is herbegrenzing van de EHS niet nodig.

6.4.2 Analyse locatie Metaalweg

Gebruikswaarde

De gebruikswaarde van deze locatie voor verenigingssport en (bijbehorende) evenementen is goed.

Planologische geschiktheid

De ligging op een (geluidsgezoneerd) bedrijfsterrein, in de geluidsruijnte van de A73 en naast de afrit is gezien de aard van de activiteit planologisch geschikt. De locatie is een 'restruijnte' tussen de A73 en het bestaande bedrijfsterrein.

Landschap

Aan de noordzijde grenst de locatie aan het landschappelijk fraaie beekdal van de Looboek. De inpassing aan deze zijde dient dan ook natuurlijk te zijn. Aan de A73 en de zijde van het bedrijfsterrein past een stedelijke vormgeving, waarbij geluidswerende voorzieningen van 10 tot 15 m mogelijk zijn.

Natuur

De effecten op de natuur zijn met name gelegen in de geluidseffecten op bosbroedvogels in het natuurgebied aan de overzijde van de A73. Deze worden ingeschat als gering. In het kader van de Flora en Faunawet zal ontheffing aangevraagd moeten worden. Ook zijn mogelijk maatregelen nodig met betrekking tot het fourageergebied van de dassen in de nabijgelegen dassenburcht.

Geluid

De geluidscontouren van deze locatie zijn weergegeven in figuren 7.5 en 7.6 in de bijlage. Door de afschermende werking van de hoge geluidswerende voorzieningen en andere mitigerende maatregelen zijn de effecten op dicht bewoond gebied gering.

In geval van de RBS (verenigingsdagen) zijn er slechts enkele woningen binnen de 50dB(A) contour.

Bij evenementen is de situatie als volgt. Binnen de 50 dB(A) contour betreft het slechts circa 8 woningen (waarvan mogelijk een aantal uitgekocht dient te worden wegens de aanleg van het circuit). Ook onder de 50 dB(A) zullen echter mensen geluidgehinderd kunnen zijn²⁹. De 40 dB(A) contour ligt op en deels een weinig over de grens van het stiltegebied Boschhuizerbergen / Landgoed Geysteren. In principe is 40 dB(A) de maximaal toegestane geluidbelasting (zie hieronder *juridische haalbaarheid*).

Maatschappelijke acceptatie

Verplaatsing naar een geluidsgezoneerd bedrijfsterrein is planologisch gezien geschikt, de contouren blijven binnen wettelijke normen, maar dat betekent niet dat er geen hinder door geluid te verwachten is. Het betreft dan de evenementen (waarvoor wettelijk maximaal 12 maal per jaar toestemming kan worden verleend), en effecten op woningen, en het bosgebied De Boschhuizerbergen / landgoed Geysteren. Geluidhinder bij de verenigingsdagen is niet te verwachten.

Positief is de uitstraling van een zichtlocatie.

Juridische haalbaarheid

Stiltegebied: De locatie Metaalweg grenst aan de Boschhuizerbergen. Dit gebied is ecologische hoofdstructuur (EHS), Nb-wetgebied (voorheen Vogel- en habitatrichtlijn) en stiltegebied (zie kaart 2). De EHS en de Nb-wet vormen in principe geen juridisch knelpunt³⁰.

Het (zij het beperkte) effect op het stiltegebied vormt potentieel een knelpunt.

Stiltegebieden zijn volgens het POL 2006 van belang voor de rustzoekende mens en hebben dan ook een duidelijke functie ten behoeve van extensieve recreatie. Bij stiltegebieden gaat het om gebieden die rustig zijn en rustig moeten blijven, met een akoestische kwaliteit lager dan 40 dB(A). Het incidenteel toestaan van een hogere geluidbelasting dan 40dB(A) is wettelijk mogelijk, maar hieraan kleven juridische risico's (zie bijlage 3 en 8). Alhoewel de effecten beperkt zijn, kunnen deze risico's worden weggenomen door het schrappen van de status van stiltegebied (voor een deel van gebied). Dat vergt een besluit van Provinciale Staten van Limburg.

Woonbestemmingen: In geval van evenementen liggen de relevante geluidscontouren (60 dB(A) en 50 dB(A)) slechts over een beperkt aantal woningen. De verlening van de Wm-vergunning is mogelijk conform de vergunning voor circuit 'Zandvoort' (zie bijlage 8).

Smakterheide is reeds een gezoneerd industrieterrein. De zonering van het circuit beïnvloedt deze zone. In een eventuele bestemmingsplanfase zal aandacht hiervoor nodig zijn.

²⁹ Tussen de 50 dB(A) en 45 dB(A) contour liggen eveneens een aantal woningen. De woonwijk Landweert ligt buiten de 45 dB(A) contour.

³⁰ Zie ook bijlage 6 natuur en bijlage 4 juridische aspecten EHS. Belangrijk is dat de EHS geen zogenaamde externe werking kent (invloed van buiten het gebied). Nb/wet gebieden kennen dat wel. Echter, de soorten en habitats waarvoor dit Nb/wet gebied is aangewezen zijn geen van allen geluidgevoelig.

De locatie dient verder planologisch juridisch geregeld te worden zoals aangegeven in bijlage 8.

Investeren en exploitatie

De nieuwe locatie vraagt (bij gelijke activiteiten) om grotere investeringen dan locatie De Peel / Bakelse dijk zuid (namelijk ca. € 9 miljoen), met name door de noodzaak voor sloop en nieuwbouw en extra investeringen in geluidwerende voorzieningen. De exploitatie is naar verwachting positief.

Toekomstwaarde

Nieuwbouw van een circuit op de Metaalweg betekent verplaatsing naar een bedrijfsterrein, naar een stedelijke zichtlocatie aan de A73. Deze zichtlocatie biedt een aantal potentieel belangrijke voordelen:

- Uitstraling en identiteit: de ligging aan de A73 is een kans voor het verder op de kaart zetten van Venray voor bedrijfsleven en recreatie, mits voldoende aandacht besteed wordt aan vormgeving;
- Hogere geluidswerende voorzieningen: de stedelijke ligging, grenzend aan bedrijfsterrein, maakt dat de geluidswerende voorzieningen hoger kunnen zijn dan in een landelijke locatie. Dat betekent een reductie van de overlast, echter ook een grotere investering;
- Dagelijkse activiteiten: de ligging op een industrieterrein maakt dagelijkse activiteiten qua geluidseffecten mogelijk. Het betreft dan activiteiten als testbaan, incentive race's e.d.;
- Economische spin-off: het circuit kan benut worden als testbaan voor de automotive industrie en is potentieel een onderscheidende factor voor bedrijfsvestigingen;
- Goede bereikbaarheid.

Deze potentiële voordelen bieden kansen voor de sport (toename van bezoekers), maar ook voor de profilering van Venray als gemeente en haar bedrijfsterreinen. De mogelijkheid als testbaan voor de *automotive* sector kan daarbij een rol spelen. Het juist positioneren van dit multifunctionele circuit kan op nationale schaal een positieve bijdrage leveren aan het imago van Venray. Om deze kansen te benutten, geldt een aantal voorwaarden:

1. de baan moet dagelijks beschikbaar zijn voor activiteiten (let wel: hier wordt niet bedoeld evenementen, maar activiteiten die passen binnen de te vergunnen 'representatieve bedrijfssituatie');
2. een duidelijk beleid (lokaal / regionaal) op het gebied van de automotive sector;
3. een door het ontwerp kwalitatief goede uitstraling van het circuit langs de A73.

Toekomstwaarde 2: Volledige herstructurering terrein tussen Metaalweg / A73

Verplaatsing van het circuit naar de Metaalweg kan ook breder worden ingestoken en een impuls zijn om te komen tot een herstructurering van het bedrijfsterrein tussen de Metaalweg en de A73. De bedrijven gevestigd aan de Metaalweg kunnen anders worden gerangschikt en eventueel verplaatst worden naar elders. Zo ontstaat er ruimte voor ontwikkelingen met een kwalitatief hoogwaardigere uitstraling.

De 'Poort van Venray' zou daarmee een belangrijke kwaliteitsverbetering kunnen

ondergaan met potentieel grote positieve imago-effecten.

Het is vooralsnog onduidelijk of deze herstructurering ook een positieve exploitatie laat zien. De verplaatsing van de waterzuivering is in elk geval zeer kostbaar (naar schatting meer dan € 10 miljoen).

Geconcludeerd wordt dat deze opzet een aantal interessante voordelen biedt. De onzekerheid over de exploitatie is slechts weg te nemen door de variant nader onder de loep te nemen.

Conclusies

De locatie Metaalweg is geschikt voor verplaatsing van het circuit op basis van de huidige activiteiten. De effecten op mens (geluid) zijn en op ecologie zijn beperkt. Dat ook door omwonenden op grotere afstand hinder wordt ervaren, kan verwacht worden. De benodigde investeringen zijn hoog, de exploitatie is evenwel positief. Toekomstwaarde: Op deze zichtlocatie kan evenwel een verdere professionalisering van de activiteiten leiden tot een meerwaarde voor de sport, voor het imago van Venray en de lokale en regionale economie, mits voldaan wordt aan enkele voorwaarden.

6.4.3 Analyse locatie Beemdweg

Gebruikswaarde

De gebruikswaarde van deze locatie voor verenigingssport en (bijbehorende) evenementen is goed.

Planologische geschiktheid

Positief aan deze locatie uit planologisch oogpunt is de ligging aan de overzijde van een bedrijfsterrein in ontwikkeling, in de geluidsruimte van de A73 en naast de afslag Venray. Wel betekent deze locatie de eerste 'stap' van niet-agrarische bedrijvigheid in een verder agrarisch gebied. De ontsluitingsroute verloopt via afslag Venray naar De Blakt, en vervolgens via het viaduct van de Beemdweg over de A73 naar de locatie.

Landschap

Landschappelijk gezien is de locatie inpasbaar. Vanuit het landbouwgebied is de locatie echter wel vanaf grote afstand zichtbaar en zal deze natuurlijk ingepast dienen te worden. De openheid van het landschap neemt af. Aan de zijde van de A73 past een meer stedelijke vormgeving.

Natuur

De locatie grenst tevens aan een klein EHS-gebied (bos). Hier worden beperkte effecten verwacht. Mogelijk zijn mitigerende of compenserende maatregelen nodig in het kader van de Flora en Faunawet.

Geluid

De geluidscontouren van deze locatie zijn weergegeven in figuren 7.7 en 7.8 in de bijlage. Door de afschermende werking van de hoge geluidwerende voorzieningen en andere mitigerende maatregelen zijn de effecten op dicht bewoond gebied gering.

In geval van de RBS (verenigingsdagen) ligt geen enkele woning binnen de 50dB(A) contour. Bij evenementen liggen ca. 25 woningen binnen de 50 dB(A) contour. Ook onder de 50 dB(A) zullen echter mensen geluidgehinderd kunnen zijn³¹.

Maatschappelijke acceptatie

Alhoewel de effecten op dichtbewoond gebied gering zijn, zal mogelijk geluidhinder worden ervaren bij omwonenden op grotere afstand van het circuit. De effecten op natuur zijn hier het geringst van alle locaties. Positief is de uitstraling van een zichtlocatie.

Juridische haalbaarheid

In geval van evenementen liggen de relevante geluidscontouren (60 dB(A) en 50 dB(A)) over respectievelijk nul en ca. 25 woningen. De verlening van de Wm-vergunning is mogelijk conform de vergunning voor circuit 'Zandvoort' (zie bijlage 8).

De locatie dient verder planologisch juridisch geregeld te worden zoals aangegeven in bijlage 8.

Investerings en exploitatie

Het investeringsniveau op deze locatie is vergelijkbaar met de Metaalweg, maar hoger (bij gelijke activiteiten) dan bij de locatie De Peel / Bakelse dijk zuid (namelijk ca. € 9 miljoen). Ook hier wordt dat met name veroorzaakt door de noodzaak voor sloop en nieuwbouw en extra investeringen in geluidwerende voorzieningen. De exploitatie is naar verwachting positief.

Toekomstwaarde

Verplaatsing van de activiteiten naar de Beemdweg betekent, net als de Metaalweg, aansluiting zoeken bij een bedrijfsterrein, in dit geval De Blakt (in ontwikkeling). Ook deze locatie is een zichtlocatie gelegen aan de A73. Ook hier zijn er de kansen voor de sport (toename van bezoekers), de profilering van Venray als gemeente en haar bedrijfsterreinen, gebruik van de baan als testbaan voor de automotive sector en synergie tussen baan en bedrijfsleven. Dezelfde voorwaarden als voor de locatie Metaalweg gelden: dagelijkse beschikbaarheid voor activiteiten (binnen de te vergunnen 'representatieve bedrijfssituatie'), een duidelijk beleid (gemeente met regio) op het gebied van de *automotive* sector en een kwalitatief goede uitstraling van het circuit langs de A73.

De relatie met De Blakt is geborgd door het viaduct over de A73.

Conclusies

De Beemdweg is een geschikte locatie voor verplaatsing van het circuit op basis van de huidige activiteiten. De benodigde investeringen zijn hoog, de exploitatie is evenwel positief. De locatie kent meer geluidgehinderden dan de andere locaties.

Toekomstwaarde: ook op deze zichtlocatie kan een verdere professionalisering van de activiteiten leiden tot een meerwaarde voor de sport, voor Venray en de lokale en regionale economie, mits voldaan wordt aan enkele voorwaarden.

³¹ Tussen de 50 dB(A) en de 45 dB contour betreft het enkele tientallen woningen in de wijdere omgeving in het buitengebied van Venray (Hoogrieboek, Laagrieboek, Zandhoek, en de rand van Leunen). De woonwijk 't Brukske, de kernen Leunen, Oirlo en Oostrum liggen buiten de 45dB(A) contour.

7 RANGSCHIKKING VAN DE LOCATIES

7.1 Alternatieven

Allereerst wordt geconcludeerd dat het onderzoek aantoont dat er binnen de gemeente Venray reële alternatieven zijn voor de huidige locatie aan de Peel. Ze kennen allen echter andere voor- en nadelen en beperkingen, zoals in het onderzoek beschreven is.

In onderstaande tabel is de samenstelling van de alternatieven in het kort weergegeven. Voor een uitgebreide beschrijving van de alternatieven wordt verwezen naar paragraaf 6.2. Voor een beschrijving van de effecten en analyse naar paragraaf 6.3 en 6.4.

Alternatieven	Kenmerken
Alternatief De Peel/Bakelse dijk zuid, variant I	- Gedeeltelijke verplaatsen van het circuit naar Bakelse dijk zuid (oval en kartbaan behouden op huidige locatie) - Gedeeltelijk natuurlijke ingerichte geluidswallen (ca. 4 tot 10 m)
Alternatief De Peel/Bakelse dijk zuid, variant II	- Verplaatsing alle activiteiten naar Bakelse dijk zuid - Geluidswallen om oval en motorcrossterrein (10 m)
Alternatief Metaalweg	- Verplaatsing alle activiteiten naar Metaalweg - Motorcross en kartbaan binnen oval - Geluidswerende voorzieningen (ca. 10 tot 15 m)
Alternatief Beemdweg	- Verplaatsing alle activiteiten naar Beemdweg - Motorcross en kartbaan binnen oval - Geluidswerende voorzieningen (ca. 12 m)

Tabel 7.1 Samenvatting inhoud alternatieven voor circuit De Peel

7.2 Ranking van alternatieven

Van analyse naar ranking: de rol van een onafhankelijk bureau

In dit onderzoek is op basis van beschreven criteria gekomen tot een drietal locaties (in totaal in vier varianten) voor de activiteiten van circuit De Peel: de (nabije omgeving van) de huidige locatie en twee alternatieve locaties. De locaties zijn beoordeeld en geanalyseerd op basis van deze criteria.

Zoals reeds aangegeven in de inleiding zijn er ('technische') aspecten die een onafhankelijk bureau kan afwegen om te komen tot een oordeel, maar zijn er ook aspecten die een politieke afweging vergen. Dat betreft met name de afweging tussen de effecten op mens en natuur en de afweging tussen een meer behoudend alternatief en een meer toekomstgericht alternatief. Ook de vraag of de huidige situatie gezien mag worden als 'bestaand' of, gezien het ontbreken van een goedgekeurd bestemmingsplan, als 'niet bestaand' hangt af van de insteek: fysiek, maatschappelijk of juridisch.

Zouden wij die, of andere principiële afwegingen (anders dan technische) maken, dan zou onze onafhankelijkheid in het geding komen.

Onze rol bij het maken van een ranking is daarmee in eerste instantie beperkt tot het op basis van de criteria en de analyse aangeven van de omvang van de effecten en de voor- en nadelen van een locatie.

Mogelijke argumentaties om te komen tot een voorkeursvolgorde

Op basis van deze kennis kunnen we echter wel beargumenteren hoe een bepaalde voorkeursvolgorde er uit zou kunnen zien, uitgaande van bepaalde startpunten / standpunten.

Nadrukkelijk stellen we nogmaals dat de uiteindelijke afweging politiek van aard is en niet door ons gemaakt kan worden.

Onderstaand geven wij twee argumentaties, uitgaande van verschillende startpunten / standpunten, die mogelijk informatief zijn bij de besluitvorming.

A: Argumentatie op basis van bestaand en behoud

Als uitgegaan wordt van de **bestaande situatie (qua locatie en activiteiten)** komen we tot de volgende argumentatie:

- Als behoud, geen of weinig groei, de beperkte effecten op de mens voorop staan, dan is de gedeeltelijke handhaving³² conform Variant I het meest voor de hand liggend. De (beperkte) effecten op de natuur en rust voor recreanten zijn dan het belangrijkste minpunt. De effecten op natuur worden gemitigeerd én gecompenseerd. Door aanleg van geluidswallen, wordt de situatie beter dan de huidige situatie;
- Als de risico's voor de procedure herbegrenzing te groot worden geacht, dan is verplaatsing naar Bakelse dijk zuid (bijvoorbeeld zoals in variant II wordt geschetst) een vrijwel even goed alternatief³³. De verplaatsing betekent een beduidend hogere investering, maar is nog steeds exploitabel. Afhankelijk van de invulling van het alternatief zijn er kansen voor natuur door uitplaatsing van de agrarische bedrijven;
- Op de Metaalweg en de Beemdweg zijn de huidige activiteiten goed mogelijk, zij het tegen hogere investeringen, maar nog steeds exploitabel. Beide locaties kennen bij evenementen meer geluidgehinderden. De effecten op de natuur zijn geringer voor locatie Beemdweg, maar deze locatie scoort slechter voor geluideffecten op de mens.

B: Argumentatie op basis van nieuw en toekomstwaarde

Als echter uitgegaan wordt van een **nieuwe situatie** (het circuit kent geen goed gekeurd bestemmingsplan), óf als de **toekomstwaarde** belangrijk wordt geacht, dan wordt de argumentatie als volgt:

- De toekomstwaarde van het circuit is gelegen in het benutten van de kansen die een zichtlocatie aan de A73, op een bedrijfsterrein, biedt voor sport, imago van Venray en bedrijfsleven. Uitbreiding van de activiteiten (naar bijvoorbeeld dagelijks) op het beperkte geluidsniveau van de RBS (representatieve bedrijfssituatie, dus niet de evenementen) is dan nodig. De locaties Metaalweg en Beemdweg zijn in dit geval geschikt.

³² Gehele handhaving is in principe ook een optie, die niet verder in de fijne zeef onderzocht is. De voor- en nadelen staan beschreven in paragraaf 6.2.1.

³³ Dit vergt een wijziging van het POL (streekplan). Dat vraagt een besluit van Provinciale Staten. Aangezien de begrenzing van de EHS niet als concrete beleidsbeslissing is aangemerkt, kan er geen beroep tegen worden aangetekend.

- De locatie Metaalweg is planologisch gezien geschikter dan de Beemdweg, vanwege de aansluiting bij een bedrijfsterrein met lawaaige inrichtingen en de kansen voor een kwaliteitsverbetering van 'de Poort van Venray'. Bij evenementen draagt het geluid echter tot in het natuurgebied de Boschhuizerbergen / Landgoed Geysteren en tot op de rand van het hierbinnen gelegen stiltegebied. Er zijn weinig gehinderden binnen de 50 dB(A) contour. Er liggen geen woonwijken of kernen binnen de 45 dB(A) contour.
- De locatie Beemdweg ligt in tegenstelling tot de Metaalweg in een meer open landbouwgebied, al is er wel aansluiting bij bedrijfsterrein De Blakt (in ontwikkeling) aan de overzijde van de A73. Bij evenementen liggen binnen de 50 dB(A) contour ca. 25 woningen. Ook hier liggen geen woonwijken of kernen binnen de 45 dB(A) contour. De geluidscontouren liggen weliswaar ook over een natuurgebied ten zuiden van de locatie, maar dat is veel kleiner van omvang en reeds doorsneden door de A73.
- De toekomstwaarde van locatie Bakelse dijk zuid (Variant II) is beperkt: door de ligging grenzend aan natuur achten we uitbreiding van de activiteiten slechts beperkt wenselijk;
- Uitgaande van een zuiver nieuwe situatie (als de situatie ook niet wordt gezien als een bestaand knelpunt) is het juridisch niet mogelijk binnen de EHS een circuit op te richten en is De Peel in variant I niet realistisch.

LITERATUUR

Aanvraag Wet milieubeheer Vereniging Stockarracing De Peeldrivers, november 2001

Aanvraag Wet Milieubeheer MCC Venray, november 2001

Aanvraag Wet Milieubeheer Motorsport Stichting 'De Peel', november 2001

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

Gemeente Venray, mei 2005, *Bestemmingsplan Buitengebied, Voorschriften*

Gemeente Venray, oktober 2005 het Atelier, *Quickscan Multifunctioneel Outdoor Centrum*,

Gemeente Venray, Urban management Consultancy, VHP stedenbouwkundigen + architecten + landschapsarchitecten BV, november 2005, *Ontwerp- Ontwikkelingsperspectief Venray*

Groen Planning Maastricht B.V., november 2005, *Toelichting Bestemmingsplan Multifunctioneel Outdoor Centrum gemeente Venray (concept)*

Omnio, mei 2004, *MER-Beoordeling Circuit "de Peel" ten behoeve van de eerste ruimtelijke inpassing in het ontwerp-bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Venray*

Provincie Limburg, september 2005, Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden, Provinciaal Blad van Limburg 2005/59

Provincie Limburg, december 2005, Provinciale milieuverordening Limburg

Provincie Limburg, 2006, *Ontwerp Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006*

Reijnen, M.J.S.M. & R.P.B. Foppen 1991. *Effect van wegen met autoverkeer op de dichtheid van broedvogels*. Hoofdrapport, DLO-instituut voor Bos- en natuuronderzoek, IBN-rapport 91/1, Leersum.

Waterman, E.H., I. Tulp en J.F.B.M. Spits, 2002. *Effect van treinverkeer onderzocht. Verstoring van weidevogels*. Gepubliceerd in Geluid, jaargang 25, nummer 5, december 2002

Wensink akoestiek & milieu, 14 november 2003, *Rapport 2001240.R01Aa 'Vereniging Stockarracing De Peeldrivers te Venray'*

Wensink akoestiek en milieu, 14 november 2003, *Rapport 2001239.R01Aa '(Cross)vereniging MCC Venray te Venray'*

Wensink akoestiek en milieu, 14 november 2003, *Rapport 2001238.R01Aa 'Motorsport Stichting De Peel te Venray'*

Correspondentie

- brief MSS aan B&W Venray, 18-9-2001
- brief MSS aan B&W Venray, 18-9-2001
- brief B&W Venray aan MSS, 02-03-1983
- brief B&W Venray aan MSS 15-02-1990
- brief B&W Venray aan MSS 08-05-2002

Websites

- www.venray.nl (maart 2006)

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

Gemeente Venray

4 mei 2006

Definitieve bijlagen

9R8875.A0

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

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 BIJLAGE 1 LANDSCHAP	1
1.1 Beoordeling landschappelijke inpassing	1
1.2 Landschap van Venray	4
1.3 Ontstaansgeschiedenis	4
2 BIJLAGE 2 EXTERNE VEILIGHEID	9
3 BIJLAGE 3 TOELICHTING BESCHERMINGSREGIMES	17
3.1 Inleiding	17
3.2 Nbw gebieden	17
3.3 EHS gebieden	17
3.4 POG	18
3.5 Stiltegebieden	18
3.6 Waterwingebieden/ grondwaterbeschermingsgebieden	19
4 BIJLAGE 4 JURIDISCHE ASPECTEN EHS	23
4.1 Inleiding en leeswijzer	23
4.2 Structuurschema Groene Ruimte	23
4.3 Nota Ruimte	23
4.4 Provinciaal beleid	28
5 BIJLAGE 5 EXPLOITATIE EN ECONOMIE	35
5.1 Vraagstelling	35
5.2 Exploitatie: directe kosten en opbrengsten	35
5.3 Indirecte baten en lasten voor Venray en regio bij uitbreiding van de activiteiten	37
5.4 Conclusies	40
6 BIJLAGE 6 NATUUR	43
6.1 Locatie De Peel / Bakelse dijk zuid	43
6.1.1 Effecten crossbaan	44
6.1.2 Mitigerende maatregelen	45
6.1.3 Compenserende maatregelen	46
6.1.4 Eerdere Compensatievoorstellen	47
6.1.5 Conclusie zoekgebieden compensatie	47
6.2 Locatie Metaalweg	47
6.2.1 Boschhuizerbergen	47
6.2.2 Landgoed Geysteren (NLW 6.07D en NLW 6.08AB)	48
6.2.3 Smakterveld (NLW1.12C)	49
6.2.4 Dal van de Loobeek (NLW 1.14F e.a. gebieden)	49
6.3 Locatie Beemdweg	49
7 BIJLAGE 7 GELUID	53
7.1 Onderzoeksopzet	53
7.1.1 Uitgangspunten	53
7.1.2 Computerrekenmodel	54
7.1.3 Rekenresultaten	54

7.1.4	Mitigerende maatregelen	54
7.2	Uitkomsten berekeningen geluidcontouren	55
7.2.1	Alternatief De Peel/ Bakelse dijk Zuid	55
7.2.2	Metaalweg	56
7.2.3	Beemdweg	57
8	BIJLAGE 8 JURIDISCHE REGELING CIRCUIT	61

Bijlage 1 Landschap

1

BIJLAGE 1 LANDSCHAP

1.1

Beoordeling landschappelijke inpassing

In Tabel 1.2 zijn de geluidsruimten uit de haalbaarheidscontrole voor landschap beoordeeld op de criteria uit Tabel 1.1.

Criterium	Norm
Blijft de ontstaansgeschiedenis nog afleesbaar of wordt de ontwikkeling in het historisch gegroeide landschap abrupt afgebroken	Past het element als verlengde van het historisch gegroeide landschap
Worden er veel kleine (waardevolle) landschapselementen aangetast	Mate van aantasten van waardevolle elementen in het landschap zoals kleine (broek)bosjes, bomenrijen, wegbeplanting etc.
Past het element in maat en schaal bij het landschap	Maat: openheid of maat van de ruimte Schaal: maat van de elementen in de ruimte, van fijnkorrelig naar grofkorrelig
Kan het nieuwe circuit iets toevoegen aan de locatie.	Zijn er aanknopingspunten om het circuit als opvallende markering in het landschap te gebruiken .

Tabel 1.1 Criteria overzicht kenmerkende elementen landschap

In Tabel 1.2 is in één tabel het oordeel per locatie weergegeven. De uitleg is in onderstaand overzicht in tekst, het oordeel in kleur. De kleur van deze beoordeling is weergegeven op een schaal van rood naar groen. Deze stoplichtkleuren zijn als volgt uit te leggen: Rood is zeer negatief, geel licht negatief, groen is positief of neutraal (geen aantasting).

ROOD	GEEL	GROEN
Aantasting duidelijk Niet inpasbaar	Weinig aantasting Enigszins inpasbaar	Geen aantasting Goed inpasbaar
Geen kans om er iets van te maken	Enige kans om iets toe te voegen.	Grote kans om iets toe te voegen

Locatie	Aflesbaarheid historie	Maat en schaal	Aantasting landschaps- elementen	Aanknopingspunten vormgeving circuit/ Kansen/ruimtegebruik
A: Huidig	Past er qua historie in, is moderne ontginning, ook defensie ernaast is modern.	past in maat en schaal (bossen grote gridmaat, niet ver te zien)	Nee, maar wel belemmering voor toekomst EHS	Negatief: Midden in EHS, Voor vorm geen aanknopingspunten, behalve invliegfunnel Positief: op oude vuilstort (intensief ruimtegebruik)
B: Metaalweg	Recent beplant stuifduin en podzol Geen historische elementen op plek zelf	Van maximaal 1 km afstand te zien, ook vanaf beekdal Bedrijventerrein gekenmerkt door grove maten. (grofkorrelig)	Stuifduinbosje van enkele ha. moet grotendeels verwijderd	Bij A73, markering van Venlo, eigen ikoon voor Smakterheide etc.
C: Sinnesstraat	Oude bouwlanden, nabij Hoogrieboek oude heidegronden	Kleinschalig gebied gemengd met oud bouwland Groot toegevoegd element te zien vanaf Castenray (1 - 2 km)	Veel opgaande beplanting, solitaire bomen in bochten en opvallende plekken aan smalle wegen	Nabij A73 middenin het veld en ver van afslag
F: Beemdweg	Moderne heideontginning tussen de oude cultuurgronden in	Maat ongeveer 1 km, naar beekdal toe begrensd met bosjes Schaal elementen ter plaatse groot Op deze locatie goed met bos in te passen naar landschap toe	1 bomenrij middenop het terrein, met mooie solitaire aan eind	Zichtbaar vanaf A73 en tegenover toek. terrein De Blakt. Nog wel middenin het veld, maar als aankondiging van Venray
G: De Zomp	Moderne heideontginning, grenzend aan grootschalig bos	Maat ruimte 1-1,5 km, omzoomd door bos Schaal elementen: groot	Weinig kleine landschaps- elementen (Berkenlaantje, beplanting bij De Zomp)	Nabij landgoed Geijsteren, en de Geijsterenderheide (over de gemeentegrens heen)

Locatie	Afleebaarheid historie	Maat en schaal	Aantasting landschaps- elementen	Aanknopingspunten vormgeving circuit/ Kansen/ruimtegebruik
H: Molenhoeve/ Boddenbroek	Heideontginning tussen kleine bouwlandcomplexen (Oirlo , Molenhoek en Klein Oirlo)	Open ruimte rondom spoor (maat 1-1,5 km) Schaal elementen aan de rand wisselend, grote boerderij, industriecomplex	Fraaie onverharde eikenlaan, en opvallende bomenrij langs spoor	Bij spoor en van daaraf zichtbaar, maar niet bereikbaar Verder omringd door kleinschalig landschap.
I: Ysselsteinse- weg	Jonge dekzandontginning (negentiende eeuw), rechtlijnig	Maat ruimte 0,5 – 1 km. Schaal elementen groot – incl. hoogspanningsleiding	Brede houtwallen, met tussenruimte verder beplanting langs wegen en bij boerderijen.	Nabijheid Ysselstein en De Peel, landbouwlocatie
O: Moostdijk- Oost	Restveen/ dekzandontginning, jong cultuurlandschap	Maat ruimte 2 km Schaal elementen middelgroot en groot	Nog een enkele elzensingel resteert	Landbouwlocatie
P: Puttenweg/ Veulense waterweg	Dekzandontginning, jong cultuurlandschap	Maat ruimte 1-2 km Schaal elementen middelgroot	Resten eikenlaan en enkele houtwallen, grotendeels te ontwijken	landbouwlocatie

Tabel 1.2 Beoordeling geluidsruimten op effecten op landschap

Elke locatie is beoordeeld voor de vier genoemde criteria. Om de beoordelingen met elkaar te kunnen vergelijken, is per criterium een maximumscore aangegeven hierbij is een hoge score positief en een lage score negatief). Voor elk criterium is een maximumscore aangegeven. In Tabel 1.3 is per geluidsruimte de score weergegeven.

Locatie	Afreesbaarheid historie	Maat en schaal	Aantasting landschaps- elementen	Aanknopingspunt en vormgeving circuit/ Kansen/ruimte- gebruik	Totale score
<i>Maximum score</i>	3	2	2	4	11
A: Huidig	3	2	1	1	7
B: Metaalweg	3	1	0	4	8
C: Sinnesstraat	0	0	1	2	3
F: Beemdweg	3	1	1	3	8
G: De Zomp	3	1	1	0	5
H: Molenhoeve/ Boddenbroek	2	2	1	0	5
I: Ysselsteinseweg (Houbesteijn)	3	2	1	1	7
O: Moostdijk-Oost	3	1	1	0	5
P: Puttenweg/ Veulense waterweg	3	1	1	0	5

Tabel 1.3 Score beoordeling geluidsruimten voor landschap

1.2 Landschap van Venray

Het landschap van Venray is het resultaat van een lange ontwikkeling. Om het landschap te begrijpen is enig begrip van de ontstaansgeschiedenis onontbeerlijk. Hieronder de ontstaansgeschiedenis op hoofdlijnen.

1.3 Ontstaansgeschiedenis

Het landschap in de gemeente Venray is sterk bepaald door de fysieke basisgesteldheid. Binnen de gemeente zijn zowel oude cultuurgronden als zeer jonge cultuurgronden aanwezig.

De oudere cultuurgronden

Op de zacht golvende dekzanden hebben mensen zich al vroeg gevestigd op de hogere gronden. Sinds de vroege middeleeuwen zijn dorpen ontstaan op de hogere ruggen tussen de beekdalen. In de omgeving van de dorpen ontstonden oude bouwlanden door eeuwenlange ophoging met aardmest. Vanaf ca. het jaar 1000 begon men ook de beekdalen en natte broekgebieden beter te benutten. Men verwijderde de aanwezige broekbosvegetatie ten gunste van weiden en hooilanden. Men kreeg hierdoor de beschikking over meer mest en kon het akkerareaal uitbreiden. Er ontstonden grote akkers. Venray is middenop een groot oud bouwland gesitueerd.

Na ca. 1300 werden de akkers steeds groter en werd het minder nuttig om bovenop de akkers te blijven wonen. De boerderijen werden verplaatst naar de randen, tussen de

akkers en de nieuw ontgonnen beekdalen. (Vervloet, 1986) Aan de rand van de bouwlanden van Leunen zijn de wegen ook nu nog voor een groot deel te herkennen. De gehuchten Overbroek en Laagriebroek liggen op de overgang van het bouwland van Leunen naar het beekdal van de Oostrumsche beek. Ook het gehucht Haag is gelegen op de overgang van het bouwland van Merselo naar het beekdal van de Looboek. Naast deze grote bouwlandcomplexen zijn er binnen de gemeente Venray nog een groot aantal kleine gehuchten herkenbaar, aan kleine oude bouwlandcomplexen. Voorbeelden van dergelijke gehuchten zijn Weverslo, Heide en Veulen aan de westzijde; Smakt, Oirlo, Molenhoek, Klein Oirlo en het iets grotere Castenray naar het oosten toe. Oostrum ligt op een uitloper van het bouwlandcomplex, waarop ook Venray ligt.

Door vernietiging van de vegetatie door schapenweiderij, en strooiselroof en plaggenwinning voor stalstrooisel zijn vanaf de Middeleeuwen grote zandverstuivingen veroorzaakt. Deze verstuivingen zijn veelal rondom oude bouwlanden aanwezig, en liggen soms tot aan de rand ervan. Venray is geen uitzondering, wordt omringd door stuifgronden. De verstuivingen zijn veelal bebost in de negentiende en twintigste eeuw toen de woeste gronden door invoering van de kunstmest niet langer noodzakelijk waren voor het boerenbedrijf. Bebossen hield het verstuiven van het zand tegen. Bij Sinnestraat en ook elders zijn stuifduinen tevens herkenbaar door het reliëf in de bosbodem.

De ontwikkeling heeft geresulteerd in een landschap waarin de historie nog herkenbaar is. Kenmerken zijn de smalle bochtige wegen langs oude bouwlanden. De open bouwlanden zelf zijn op enkele plekken nog open, elders zijn ze bebouwd. Ertussen de recent opnieuw verkavelde open natte beekdalen, waarin de bebouwing beperkt blijft tot de randen. In de beekdalen nog wat restanten bos. Tussen de gehuchten zijn grotere en kleinere bosjes aanwezig op oude stuifduinen en restgronden. Veel wegen zijn beplant. In de beekdalen en kleinschaliger ontginningen zijn tevens restanten van kleine landschapselementen aanwezig.

Jonge cultuurgronden

De dekzanden het veengebied op de Peelrug bleven heel lang woeste grond. Ook op relatief recente kaarten (tot 1900) is dit nog onontgonnen gebied. Op de kaart van 1910 is een eerste ontginning herkenbaar in de omgeving van de Kempkensberg. Op de kaart zijn nog geen boerderijen aanwezig. Ook Ysselstein is een ontginning uit de twintigste eeuw.

Dit landschap uit de vorige eeuw is geheel anders van opzet dan het oudere landschap. De droogste en armste gronden zijn veelal bebost (waarvan een groot gedeelte naaldbos).

De landbouwgebieden zijn voorzien van lange rechte wegen. De boerderijen zijn langs deze wegen geconcentreerd in lange linten. Het landschap kent weinig kleine landschapselementen. Het betreft grote percelen, in veelal regelmatige verkaveling. Er zijn nog restanten moerassige Peel herkenbaar op de Heidsche Peel. Restveen (vochtige grond of sterk wisselende grondwaterstanden) is er in de omgeving van Zwart Water en ten zuiden van de lijn Eijkenhofweg/ Paardenkopweg/ De Peelhaas.

Het resultaat is een grootschalig open landschap, doorsneden door rechte wegen, met aan weerszijden grote boerderijen. In dit landschap zijn grote boscomplexen aanwezig.

Jonge dekzandontginningen, negentiende eeuw.

Op de overgang tussen beide landschappen en tussen de oudere cultuurgronden met beekdalen zijn beboste stuifzanden en iets oudere negentiende eeuwse jonge dekzandontginningen aanwezig. Deze ontginningen bevatten relatief veel boscomplexen en brede bosranden, en zijn voorzien van rechtlijnige ontginningswegen. Het grootste complex hiervan ligt ten zuiden van "De Nachtegaal".