

Bijlage 2

Externe Veiligheid

BIJLAGE 2 EXTERNE VEILIGHEID

In deze bijlage is een quick scan uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's op de huidige locatie 'De Peel' en voor de vestiging van het motor- en autocircuit op een nieuwe locatie. Dit betreft de volgende locaties:

- Huidige locatie;
- Locatie Metaalweg;
- Locatie Beemdweg.

Bij de quick scan worden de volgende bronnen, die van belang kunnen zijn bij externe veiligheidsrisico's, in beschouwing genomen:

- Bedrijven die onder de werkingssfeer van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) vallen;
- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg;
- Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor;
- Transport van gevaarlijke stoffen over het water;
- Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Nadat de relevante bronnen geselecteerd zijn, worden deze verder toegelicht. Op basis van de uitkomsten daarvan wordt voor elke locatie aangegeven of er vanuit het oogpunt van externe veiligheid knelpunten zijn op de huidige locatie 'De Peel' of op een nieuwe locatie.

Quick scan

In Tabel 2.1 zijn de verschillende locaties en de verschillende risicobronnen opgenomen. Voor elk van de bronnen is aangegeven of de externe veiligheidsrisico's een knelpunt kunnen vormen op de huidige locatie 'De Peel' of op een nieuwe locatie. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende toetsingscriteria:

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

In Nederland is het niet toegestaan om nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar te realiseren. Gezien het feit dat het motor- en autocircuit als een '(beperkt-) kwetsbaar object' beschouwd wordt, dient hiermee rekening gehouden te worden. Dit betreft zowel de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar van bedrijven als ook van transportassen.

- Criterium 2: Invloedsgebied over locatie gelegen

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

Op basis van beide criteria wordt aangegeven of de inrichtingen of transportassen een mogelijk knelpunt kunnen vormen voor de huidige locatie of de vestiging van het motor- en autocircuit op een nieuwe locatie.

Locatie	Risicobron	Bron	Toelichting	Plaatsgebonden risicocontour van 10 ⁻⁶ over locatie gelegen [Ja / Nee]	Invloedsgebied over locatie gelegen [Ja / Nee]	Relevant voor locatie [Ja / Nee]
Huidige locatie	Bedrijven	www.risicokaart.limburg.nl	Gulf Station Vredenpeel (LPG-tankstation)	Nee	Nee	Nee
	Weg	Risico-atlas weg	--	Nee	Nee	Nee
	Spoor	Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	--	Nee	Nee	Nee
	Water	--	--	Nee	Nee	Nee
	Buisleidingen	Gemeente Venray (belemmeringenkaart)	--	Nee	Nee	Nee
Locatie Metaalweg	Bedrijven	www.risicokaart.limburg.nl	PrimaGaz depot Venray (bedrijf met grote opslag LPG, propaan en/of butaan). Uit informatie van de gemeente Venray is gebleken dat de plaatsgebonden risicocontour van 10 ⁻⁶ per jaar nagenoeg helemaal op de inrichting is gelegen en derhalve niet over de Metaalweg is gelegen. Wel is naar alle waarschijnlijkheid het invloedsgebied over de Metaalweg gelegen en kan het groepsrisico, van het PrimaGaz depot Venray wijzigen. Gezien de incidentele aanwezigheid (12 maal per jaar) van een groot aantal personen, wordt verwacht dat er vanuit het oogpunt van het groepsrisico geen knelpunten zijn.	Nee	Ja	Ja
		www.risicokaart.limburg.nl	Van Geel Hermus B.V. (bedrijf met gasflessenopslag, geen depot): Het bedrijf valt niet onder het BEVI. Gezien de ligging van het bedrijf ten opzichte van de Metaalweg en het feit dat het bedrijf niet onder het BEVI valt, wordt het als 'niet relevant' beschouwd in het kader van externe veiligheid.	Nee	Nee	Nee

Locatie	Risicobron	Bron	Toelichting	Plaatsgebonden risicocontour van 10 ⁻⁶ over locatie gelegen [Ja / Nee]	Invloedsgebied over locatie gelegen [Ja / Nee]	Relevant voor locatie [Ja / Nee]
Locatie Metaalweg	Weg	Risico-atlas weg	Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A73 leidt niet tot een plaatsgebonden risicocontour van 10 ⁻⁶ per jaar. Gezien het feit dat op het motor- en autocircuit slechts incidenteel een groot aantal personen aanwezig zal zijn, wordt verwacht dat er vanuit het oogpunt van het groepsrisico geen knelpunten zijn.	Nee	Ja	Ja
	Spoor	Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	Gezien de ligging van de Metaalweg ten opzichte van het spoor (i.c. op circa 1 km van het spoor), wordt deze als 'niet relevant' beoordeeld. Dit is in lijn met de circulaire RNVGS waarin wordt aangegeven dat aan ruimtelijke ontwikkelingen geen beperkingen behoeven te worden opgelegd indien deze op meer dan 200 meter van een transportas zijn gelegen.	Nee	Nee	Nee
	Water	—	—	Nee	Nee	Nee
	Buisleidingen	Gemeente Venray (belemmeringenkaart)	—	Nee	Nee	Nee
Locatie Beemdweg	Bedrijven	www.risicokaart limburg.nl	Texaco Nederland B.V. (LPG-tankstation, oostzijde) Texaco Nederland B.V. (LPG-tankstation, westzijde)	Nee	Nee	Nee
	Weg	Risico-atlas weg	Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A73 leidt niet tot een plaatsgebonden risicocontour van 10 ⁻⁶ per jaar. Gezien het feit dat op het motor- en autocircuit slechts incidenteel een groot aantal personen aanwezig kan zijn, wordt verwacht dat er vanuit het oogpunt van het groepsrisico geen knelpunten zijn.	Nee	Ja	Ja

Locatie	Risicobron	Bron	Toelichting	Plaatsgebonden risicocoortour van 10 ⁵ over locatie gelegen [Ja / Nee]	Invloedsgebied over locatie gelegen [Ja / Nee]	Relevant voor locatie [Ja / Nee]
	Spoor	Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	Gezien de ligging van de Beemdweg ten opzichte van het spoor (i.e. op circa 1 km van het spoor), wordt deze als 'niet relevant' beoordeeld. Dit is in lijn met de circulaire RNVGS waarin wordt aangegeven dat aan ruimtelijke ontwikkelingen geen beperkingen behoeven te worden opgelegd indien deze op meer dan 200 meter van een transportas zijn gelegen	Nee	Nee	Nee
	Water	—	—			
Locatie Beemdweg	Buisleidingen	Gemeente Venray (belemmeringenkaart)	—	Nee	Nee	Nee
				Nee	Nee	Nee

Tabel 2.1 Externe Veiligheidsrisico's

Samenvatting resultaten

Huidige locatie

Op de huidige locatie van het motor- en autocircuit 'De Peel' zijn er géén inrichtingen en transportassen gelegen die tot een knelpunt kunnen leiden vanuit het oogpunt van externe veiligheid;

Locatie Metaalweg

Vanuit het oogpunt van plaatsgebonden risico zijn er geen knelpunten voor de vestiging van het motor- en autocircuit op de Metaalweg. Gezien het feit dat de Metaalweg binnen het invloedsgebied van de snelweg A73 en het bedrijf 'PrimaGaz depot Venray' gelegen is, dient bij de vestiging van het motor- en autocircuit op deze locatie de toename van het groepsrisico inzichtelijk te worden gemaakt. Gezien de incidentele aanwezigheid van een groot aantal personen, wordt verwacht dat de toename van het groepsrisico minimaal is en dat dit niet tot een knelpunt zal leiden.

Locatie Beemdweg

Vanuit het oogpunt van plaatsgebonden risico zijn er geen knelpunten voor de vestiging van het motor- en autocircuit op de Beemdweg. Gezien het feit dat de Beemdweg binnen het invloedsgebied van de snelweg A73 is gelegen, dient bij de vestiging van het motor- en autocircuit op deze locatie de toename van het groepsrisico inzichtelijk te worden gemaakt. Gezien de incidentele aanwezigheid van een groot aantal personen, wordt verwacht dat de toename van het groepsrisico minimaal is en dat dit niet tot een knelpunt zal leiden.

Samenvattend

Samenvattend is er op géén van de drie locaties een direct knelpunt, vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Wel dient op de Metaalweg en de Beemdweg de toename van het groepsrisico inzichtelijk gemaakt te worden.

Bijlage 3

Toelichting beschermingsregimes

3 BIJLAGE 3 TOELICHTING BESCHERMINGSREGIMES

3.1 Inleiding

In deze bijlage wordt ingegaan op de volgende categorieën van gebieden:

- Natuurbeschermingswet gebieden (Nbw gebieden);
- Ecologische hoofdstructuur (EHS gebieden);
- Provinciale ontwikkelingszone groen (POG);
- Stiltegebieden;
- Waterwingebieden/ grondwaterbeschermingsgebieden.

Per gebied zal worden ingegaan op het geldende beschermingsregime en op de consequenties voor het alternatievenonderzoek. Deze consequenties zijn in dit memo omkaderd.

3.2 Nbw gebieden

Voor deze gebieden (voorheen aangeduid als Vogel- en Habitatrichtlijngebieden) geldt het zwaarste beschermingsregime. Artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 bepaalt dat het verboden is om zonder vergunning projecten of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstelling de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in aangewezen gebieden kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor een gebied is aangewezen.

Als blijkt dat mogelijke significante negatieve gevolgen kunnen optreden kan de vergunning alleen worden verleend:

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

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

Omdat de kans op verslechtering of verstoring door het realiseren van een circuit *in* een Nbw gebied erg groot is, worden potentiële locaties in dergelijke gebieden in het alternatievenonderzoek buiten beschouwing gelaten.

Ten aanzien van potentiële locaties *tegen een dergelijk gebied aan of in de nabijheid daarvan* zal aan de hand van de instandhoudingsdoelstelling van het gebied moeten worden beoordeeld of het realiseren van een circuit mogelijke negatieve effecten tot gevolg kan hebben.

3.3 EHS gebieden

De bescherming van EHS gebieden vindt plaats via het 'nee, tenzij' regime. *Binnen* deze gebieden zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien

deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die aantoonbaar aan de criteria voldoen geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk beperkt moet worden door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd.

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

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

3.4 POG

De Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG, P2) vormt samen met de EHS de ecologische structuur in Limburg. De POG omvat vooral landbouwgebieden als buffer rond de EHS, delen van steile hellingen met veel natuur en landschapselementen, ecologische verbindingzones, de beken met een specifiek ecologische functie (voor zover geen onderdeel van de EHS), hamsterkernleefgebieden, waterwingebieden met een natuurlijk karakter vanwege de waterbescherming en gronden die een natuurkarakter krijgen zoals bepaalde lopende ontgrondingen.¹ Het beleid in de POG is gericht op het versterken en ontwikkelen van natuurwaarden. *Binnen de POG* geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG. Uitgangspunt is dat ontwikkelingen leiden tot een kwalitatieve en kwantitatieve versterking van de ecologische structuur.²

Evenals bij EHS gebieden geldt als uitgangspunt voor het alternatievenonderzoek dat een circuit *in de POG* in strijd is met het POL. Immers, uitgesloten kan worden dat het oprichten van een circuit in de POG zal leiden tot een kwalitatieve en kwantitatieve versterking van de ecologische structuur. De locatie Bakelse dijk Zuid vormt hierop een uitzondering, gelet op de ligging naast het huidige circuit en het vliegveld. Vanwege het ontbreken van externe werking zullen potentiële locaties *tegen de POG aan of in de directe nabijheid daarvan* wel op geschiktheid worden beoordeeld.

3.5 Stiltegebieden

POL 2006

In het in voorbereiding zijnde provinciaal omgevingsplan Limburg 2006 (POL 2006) wordt stilgestaan bij de ambitie en aanpak van stiltegebieden. Stiltegebieden zijn volgens het POL 2006 van belang voor de rustzoekende mens en hebben dan ook een duidelijke functie ten behoeve van extensieve recreatie. Ook zijn stiltegebieden een noodzakelijke voorwaarde voor de instandhouding van bepaalde fauna, die weinig

¹ Ontwerp Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, p. 34.

² Ontwerp Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, p. 64.

verstoring kunnen verdragen. Bij stiltegebieden gaat het om gebieden die rustig zijn en rustig moeten blijven, met een akoestische kwaliteit lager dan 40 dB(A).³

PMV Limburg (direct instrumentarium)

De stiltegebieden maken in de provinciale milieuverordening (PMV) deel uit van zogenaamde milieubeschermingsgebieden. Uit bijlage 6 van de PMV blijkt dat voor stiltegebieden de bepalingen gelden uit paragraaf 2 van titel 5.5 (artikelen 5.6 t/m 5.18) uit de PMV. Deze regels gelden enkel voor activiteiten *buiten inrichtingen* binnen een stiltegebied. Inzet van het instrumentarium leidt ertoe dat het rustige karakter van het gebied gehandhaafd blijft. Voor Wm-vergunningverlening zijn deze regels echter niet relevant. Wel relevant is de in de PMV opgenomen begrenzing van de stiltegebieden. Hoewel de mogelijkheid bestaat, is nooit serieus overwogen in de PMV een kwaliteitseis ten bate van het stiltegebied op te nemen die doorwerkt naar milieuvergunningplichtige activiteiten *buiten* het stiltegebied.

Kader vergunningverlening Wet milieubeheer Limburg (indirect instrumentarium)

Dit kader bevat concrete uitvoeringsregels die gebaseerd zijn op het meer abstracte strategische beleid uit het POL. In het kader wordt stilgestaan bij Wm-vergunningverlening in relatie tot stiltegebieden. Zo kan het bevoegd gezag via het aanscherpen van geluidsvoorschriften in Wm-vergunningen voor inrichtingen *in en in de directe nabijheid* van het gebied bewerkstelligen dat het stiltegebied (indirect) beschermd wordt.⁴

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

3.6 Waterwingebieden/ grondwaterbeschermingsgebieden

PMV Limburg

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

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

³ Ontwerp Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, p. 52-54.

⁴ Kader vergunningverlening Wm Limburg, p. 57.

Bijlage 4

Juridische aspecten EHS

4 BIJLAGE 4 JURIDISCHE ASPECTEN EHS

4.1 Inleiding en leeswijzer

Circuit de Peel is gelegen in een zogenaamde ecologische hoofdstructuur (EHS). In deze bijlage wordt ingegaan op de bescherming van een dergelijk gebied. In paragraaf 4.2 wordt de bescherming besproken zoals deze geregeld was in de tot de inwerkingtreding van de Nota Ruimte geldende Planologische Kernbeslissing (PKB) 'Structuurschema Groene Ruimte'. In paragraaf 4.3 wordt aandacht besteed aan de in februari 2006 in werking getreden PKB 'Nota Ruimte'. Tot slot wordt in paragraaf 4.4 ingegaan op het provinciaal beleid met betrekking tot gebiedsbescherming in de EHS. In de tekstkaders staan aandachtspunten/conclusies vermeld die specifiek van toepassing zijn op de gebiedsbescherming met betrekking tot circuit de Peel.

4.2 Structuurschema Groene Ruimte

De PKB 'Structuurschema Groene Ruimte' van december 1995 kende voor EHS-gebieden zogeheten planologische basisbescherming. Dit hield in dat ingrepen en activiteiten in deze gebieden en in de onmiddellijke nabijheid ervan niet zijn toegestaan als deze de wezenlijke kenmerken of waarden respectievelijk de nagestreefde natuurontwikkeling in deze gebieden aantasten. Alleen bij een zwaarwegend maatschappelijk belang kan hiervan worden afgeweken. Of daarvan sprake is, dient op basis van voorafgaand onderzoek te worden vastgesteld. Hierbij moet tegelijk worden nagegaan of aan dit belang niet redelijkerwijs elders op een andere wijze tegemoet te komen valt.

4.3 Nota Ruimte

Met de inwerkingtreding van de PKB 'Nota Ruimte' is ondermeer de bovenstaande PKB komen te vervallen. In de Nota Ruimte worden de netto begrensde EHS (met uitsluiting van de Noordzee en de grote wateren), de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en de gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet 1998 aangeduid als beschermde gebieden. Voor deze beschermde gebieden geldt voor de verplichting tot instandhouding van de wezenlijke kenmerken en waarden een 'nee, tenzij' regime. Het ruimtelijk beleid is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van deze wezenlijke kenmerken en waarden, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de medebelangen die in het gebied aanwezig zijn.

Nee, tenzij...

Binnen de gebieden waar het 'nee, tenzij' regime van kracht is, zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die aantoonbaar aan de criteria voldoen geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk beperkt moet worden door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd. Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast, moet het bevoegd gezag erop toezien dat

hiernaar, door de initiatiefnemer, onderzoek wordt verricht.⁵ Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken zullen de te beschermen en te behouden wezenlijke kenmerken en waarden per gebied moeten worden gespecificeerd.

NB: Externe werking?

Aanvankelijk bepaalde de Nota Ruimte dat het 'nee, tenzij' regime gold in en in de nabijheid van de beschermde gebieden. Hieruit kon worden geconcludeerd dat, evenals het geval is bij beschermde Nbw gebieden, sprake is van externe werking. Kennelijk was dit niet de bedoeling van de wetgever, want in bij brief van de minister van LNV aan de Tweede Kamer d.d. 3 december 2004 is besloten de Nota Ruimte zodanig aan te passen dat het 'nee, tenzij' regime niet meer van toepassing is op gebieden in de nabijheid van de EHS, voor zover die niet vallen onder de Natuurbeschermingswet 1998.⁶

Voor deze laatste categorieën van beschermde gebieden geldt als gezegd wel een beschermingsregime met externe werking.

Vanwege het ontbreken van externe werking in het kader van gebiedsbescherming van EHS gebieden dienen potentieel alternatieve locaties tegen een dergelijk gebied aan of in de onmiddellijke nabijheid daarvan zondermeer in het alternatievenonderzoek betrokken te worden.

Voor de gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet 1998 geldt als gezegd wél een beschermingsregime met externe werking. Activiteiten in de nabijheid van dergelijke gebieden zijn pas toegestaan indien blijkt dat door de activiteit, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen die voor het gebied gelden, geen verstorend effect of verslechtering optreedt in dat gebied. Pas als dat niet het geval is, kunnen potentieel alternatieve locaties tegen een dergelijk gebied aan of in de onmiddellijke nabijheid daarvan in het alternatievenonderzoek betrokken te worden.

In de gemeente Venray liggen de volgende Nbw gebieden:

- Boschhuizerbergen: deze locatie, direct ten oosten van de locatie Metaalweg en de A73 is bijzonder om bepaalde typen zandgronden en specifiek om Jeneverbesstruwelen. De kernopgave is behoud en verbetering van deze soort. Gelet op deze gegevens kunnen de percelen die tegen dit gebied aan liggen, of in de onmiddellijke nabijheid daarvan onzes inziens meegenomen worden in het alternatievenonderzoek.

...geen reële alternatieven

In de Nota Ruimte wordt niet nader omschreven hoe het alternatievenonderzoek moet worden uitgevoerd. In de Algemene Handreiking, behorende bij de Natuurbeschermingswet 1998, wordt wel in hoofdlijnen omschreven waarop bij het alternatievenonderzoek in het kader van die wet gelet moet worden. Onzes inziens kan bij deze omschrijving aangesloten worden.

⁵ Nota Ruimte, paragraaf 3.3.5.1.

⁶ Tweede Kamer, 2004-2005, 29576 en 29435, nr. 12.

- Bij de inventarisatie van alternatieven is het criterium van de 'redelijkheid van een alternatief' aan de orde. Hiermee wordt bedoeld dat aan alternatieven de eis mag worden gesteld dat zij de initiatiefnemer op een redelijke wijze in staat stellen zijn doel te verwezenlijken. Daarnaast is de doelstelling van de voorgenomen activiteit sterk bepalend voor de keuze van alternatieven. Is bijvoorbeeld het doel van een project het creëren van een bedrijventerrein, dan zullen er waarschijnlijk verscheidene alternatieve locaties bestaan. Daarentegen zou bijvoorbeeld het ontsluiten van enkele steden – wat alleen mogelijk is op een specifieke locatie – het aantal alternatieven sterk verminderen.
- Bij de beoordeling van alternatieven dient de bescherming van het Natura-2000 gebied (*het EHS gebied*) voorop te staan. Benadrukt moet worden dat de maatstaven die hierbij gehanteerd worden, betrekking moeten hebben op de instandhouding van het gebied en de handhaving van de natuurlijke kenmerken en ecologische functies daarvan. Hierbij mogen (bijvoorbeeld) economische criteria geen voorrang hebben op ecologische criteria. Als er een alternatief bestaat, kan in principe de beoogde activiteit niet doorgaan. Een alternatief kan ook zijn dat de activiteit niet in de voorgestelde vorm kan doorgaan, maar wel in een andere.

In het kader van het onderzoek voor circuit de Peel is het mogelijk dat op twee momenten gekeken moet worden naar de aanwezigheid van alternatieven. Zo zal allereerst in het kader van spoor 1 in de omgeving van het circuit gezocht moeten worden naar alternatieve locaties. Hierbij zal onder andere aandacht worden besteed aan realisering van het circuit in naastgelegen gemeentes. Gemeentes die aangeven niet bereid te zijn medewerking te verlenen aan de komst van het circuit zullen bij dit (spoor 1) alternatievenonderzoek buiten beschouwing blijven.

Indien uit spoor 1 blijkt dat er geen geschikte alternatieven zijn, moet via de 'nee, tenzij' regel vastgesteld worden of de ingreep toch toe kan worden gestaan. In dit tweede spoor zullen eveneens alternatieven beschouwd moeten worden. Blijkens de jurisprudentie moet hieraan een goed gemotiveerd en degelijk onderzoek ten grondslag liggen.

Bij het alternatieven onderzoek in het kader van spoor 2 kunnen de volgende aspecten onderzocht worden:

Andere locaties: hierbij moet ook gekeken worden naar locaties buiten de regio. Anders dan bij het alternatievenonderzoek voor spoor 1 levert enkel de mededeling van een buurgemeente die aangeeft geen circuit binnen de gemeentegrenzen te willen, onzes inziens onvoldoende grond op om te concluderen dat binnen die gemeente geen alternatief mogelijk is. Dat wordt anders indien de gemeente haar standpunt voorziet van een deugdelijke juridische onderbouwing (planologische inpasbaarheid, gemeentelijk beleid).

Redelijkheid alternatief: indien een alternatieve locatie binnen of buiten de regio is gevonden, moet beoordeeld worden in hoeverre dit alternatief redelijk is voor de initiatiefnemer. In deze redelijkheidstoets kunnen onder andere de kosten van de locatie, eventueel te verwachten planschade en de bereidwilligheid van de gebruikers om zich naar de nieuwe locatie te verplaatsen aan bod komen.

...groot openbaar belang

Evenmin wordt in de Nota Ruimte geëxpliciteerd wat moet worden verstaan onder 'redenen van groot openbaar belang'. Wel wordt kort ingegaan op een verschil tussen dit criterium en het criterium dat in het kader van de habitattoets/Natuurbeschermingswet 1998 wordt gehanteerd. Zo spreekt de Natuurbeschermingswet 1998 van *dwingende redenen* van groot openbaar belang en de Nota Ruimte over *redenen* van groot openbaar belang. Het groot openbaar belang in het kader van EHS-gebiedsbescherming lijkt dan ook sneller aangetoond te kunnen worden.

De aanvrager/initiatiefnemer dient te motiveren dat er sprake is van een groot openbaar belang. Het begrip groot openbaar belang is vergelijkbaar met het begrip zwaarwegend maatschappelijk belang zoals dat voorheen in de Beleidslijn ruimte voor de rivier werd gehanteerd. De invulling van het begrip groot openbaar belang heeft de afgelopen jaren in hoofdzaak plaatsgevonden op basis van jurisprudentie over de toepassing van het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de Beleidslijn ruimte voor de rivier.

Bij redenen van groot openbaar belang kan o.a. gedacht worden aan openbare gezondheid, veiligheid, milieuaspecten en ingrijpende maatschappelijke gevolgen. Ook bij uitbreiding van bestaande bedrijvigheid is een motivering "van groot openbaar belang" vereist. Zwaarwegende bedrijfseconomische argumenten alleen geven hier geen invulling aan maar kunnen wel deel uit maken van de verlangde motivering. Hierbij valt te denken aan aspecten zoals bedrijfseconomische noodzaak en het ontbreken van een alternatieve locatie als onderdeel van de onderbouwing.

Onderstaande aandachtspunten kunnen worden gezien als een handreiking voor de toepassing van dit begrip bij de toetsing aan de beleidslijn:⁷

- Analyse van de rechtspraak leert dat het bevoegd gezag uitdrukkelijk moet motiveren waarom naar haar mening sprake is van een groot openbaar belang. Een besluit dat op dit punt een toereikende motivering ontbeert, kan de toets der kritiek niet doorstaan. De initiatiefnemer van een activiteit zal deze motivering aan het bevoegd gezag moeten aanbieden.
- Bij de beantwoording van de vraag of sprake is van een groot openbaar belang is relevant of sprake is van een belang dat een zekere maatschappelijke waarde vertegenwoordigt. Dit belang moet naar aard en gewicht voldoende zwaarwegend zijn om afwijking van de beleidslijn te kunnen rechtvaardigen.
- Een groot openbaar belang wordt blijkens de jurisprudentie in ieder geval aanwezig geacht, indien het nationaal belang tot de inbreuk noopt. Bij de beantwoording van de vraag of sprake is van een nationaal belang is relevant of op rijksniveau tot de inbreuk is besloten. In dit verband kan bijvoorbeeld worden gedacht aan Tracébesluiten en aan besluiten tot ondergrondse gasopslag in verband met de nationale energiebehoefte.
- Naast een nationaal belang kan ook een regionaal of lokaal belang een groot openbaar belang opleveren. Te denken valt aan bescherming van de lokale veiligheid. Enkel een individueel bedrijfseconomisch belang kan in beginsel niet worden aangemerkt als een "groot openbaar belang". Bijkomende omstandigheden – waaronder behoud van de werkgelegenheid in de regio – kunnen dit anders doen zijn.

⁷ Tekst ontleend aan Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren.

- Puur individuele belangen zijn blijkens de jurisprudentie niet aan te merken als "groot openbaar belang".⁸

Gelet op de aard en inhoud van bovenstaande aandachtspunten, alsmede de opgesomde belangen lijkt het op voorhand geen eenvoudige taak om het belang van (het instandhouden van) motorsport in de regio als een reden van groot openbaar belang aan te merken.

Onduidelijk is in hoeverre de uitslag van het referendum waaruit blijkt dat het maatschappelijk draagvlak voor het behoud van het circuit groot is, een rol speelt bij de invulling van dit criterium. Volgens GS, die verwijzen naar de VROM-Inspectie en naar de uitspraken van de gouverneur, speelt maatschappelijk draagvlak geen enkele rol bij de afweging van groot openbaar belang. Deze vaststelling verdient onzes inziens nog nader onderzoek.

Mitigatie en compensatie

Wanneer een ingreep onvermijdelijk blijft, is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor realisatie van mitigerende maatregelen om de nadelige effecten weg te nemen of te ondervangen en waar dit niet volstaat, de resterende effecten te compenseren. Het bevoegd gezag dat verantwoordelijk is voor het opleggen van compensatieverplichtingen ziet erop toe dat de initiatiefnemer daadwerkelijk compenseert. In de Nota Ruimte wordt opgemerkt dat, anders dan bij de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, bij EHS-gebieden ook financiële compensatie mogelijk is.⁹

Maatwerk in EHS

De Nota Ruimte biedt provincies de mogelijkheid om onder omstandigheden maatwerk binnen de EHS mogelijk te maken om zowel economische als ecologische redenen.

Twee instrumenten worden genoemd:

- *Herbegrenzen*: 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. Het rijksbeleid is daarbij leidend. Het rijk maakt met de provincies afspraken over de wijze waarop de herbegrenzing van de EHS plaatsvindt.¹⁰
- *EHS-saldobenadering*: In het afwegingskader voor de EHS worden plannen, projecten of handelingen afzonderlijk beoordeeld. Om een meer ontwikkelingsgerichte aanpak te bevorderen kan hiervan worden afgeweken door op gebiedsniveau een 'nee, tenzij'-afweging te maken. Dit kan wanneer een combinatie van projecten of handelingen wordt ingediend die tevens tot doel heeft de kwaliteit en/of kwantiteit van de EHS op gebiedsniveau per saldo te verbeteren, bijvoorbeeld als tegelijkertijd een fysieke barrière binnen het beschermde natuurgebied wordt gesaneerd. Via de saldobenadering kan bijvoorbeeld een meer aangesloten EHS worden verkregen of kunnen EHS-gebieden beter met elkaar verbonden worden. Functies of activiteiten kunnen dan elders binnen de EHS of daarbuiten betere ontwikkelingsmogelijkheden krijgen. De saldobenadering is aan een aantal strikte

⁸ ABRvS 28 april 2004, 200303118/1; Vergelijk ook Algemene Handreiking Natuurbeschermingswet 1998, p. 33.

⁹ Nota Ruimte, paragraaf 3.3.5.2.

¹⁰ Nota Ruimte, paragraaf 3.3.4.

voorwaarden verbonden. Voor de inhoud van deze voorwaarden wordt verwezen naar de Nota Ruimte, paragraaf 3.3.5.4.

4.4 Provinciaal beleid

In het beleid van de provincie Limburg vindt de uitwerking van de Nota Ruimte in een tweetal documenten plaats, namelijk het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) en de beleidsregel mitigatie en compensatie. Beide documenten worden hieronder in kort bestek besproken.

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)

Teneinde uitvoering te geven aan de Nota Ruimte is het POL op 14 oktober 2005 op EHS-onderdelen herzien (POL-herziening EHS). Bij deze herziening is het 'nee, tenzij' regime beperkt tot de EHS en de leefgebieden van de streng beschermde soorten.¹¹ Daarnaast wordt in de POL-herziening EHS als volgt aandacht besteed aan het reeds hierboven vermelde maatwerk in EHS:

- *Herbegrenzen*: "Wij willen het instrument herbegrenzen geenszins inzetten om de beschermingsformules te omzeilen. Wij zien het instrument wel als een mogelijkheid om in uitzonderingsgevallen en mede op economische motieven (andere dan ecologische motieven) maatwerk te leveren (conform Nota Ruimte). Voorwaarde hierbij is dat een initiatief leidt tot een kwalitatieve en kwantitatieve versterking van de EHS in de regio. De meeste kansen hiervoor zien wij in Beheersgebieden en nog niet gerealiseerde nieuwe natuurgebieden omdat hier de actuele natuurwaarden over het algemeen lager zijn dan in bestaande bos- en natuurgebieden."¹²
- *EHS-saldobenadering*: "De saldobenadering lijkt gezien de vereiste voorwaarden uit de Nota Ruimte vooral zinvol bij grootschaliger problemen op verschillende locaties die gezamenlijk opgelost kunnen worden. Voor kleinschalige knelpunten in de EHS, die in de praktijk het meest voorkomen, lijkt het een te zwaar instrument. Hiervoor zien wij het instrument *herbegrenzen* als het meest geschikte instrument om tot maatwerkoplossingen te komen."¹³

Mede gelet op de aard en omvang van het knelpunt lijkt herbegrenzing een geschikter middel dan de saldobenadering om maatwerk te leveren. 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 plaatsvindt.*

De ruimtelijke ingreep bestaat in het geval van circuit de Peel uit het handhaven van het circuit op de huidige locatie. In de onderbouwing zal dan ook moeten worden aangegeven waarom het circuit juist op die locatie moet (blijven) liggen, en waarom andere locaties (ook over de gemeente- of provinciegrens) minder geschikt zijn. Economische motieven kunnen hierbij onzes inziens een rol spelen.

¹¹ Provinciaal Omgevingsplan Limburg, herziening op onderdelen EHS, p. 19.

¹² Provinciaal Omgevingsplan Limburg, herziening op onderdelen EHS, p. 28.

¹³ Provinciaal Omgevingsplan Limburg, herziening op onderdelen EHS, p. 30.

- *Er vindt ter plekke van het initiatief geen onevenredige aantasting van de EHS plaats.* Deze voorwaarde is op verschillende manieren uit te leggen, maar onzes inziens wordt hiermee bedoeld dat het initiatief (in casu het gebruik van het circuit), eenmaal ná herbegrenzing, niet leidt tot een onevenredige aantasting van de (nabijgelegen) EHS.

- *Ter plekke worden zodanige maatregelen genomen dat er sprake is van een goede landschappelijke en natuurlijke inpassing.*

Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen ter voorkoming van geluidsoverlast, maar ook aan visuele maatregelen om het circuit beter in landschap in te passen (bijvoorbeeld groene in plaats van rode hekken).

- *De ontwikkeling leidt in kwaliteit en kwantiteit tot een versterking van de EHS in de betreffende regio.*

Met 'ontwikkeling' wordt onzes inziens de herbegrenzing bedoeld. Deze herbegrenzing zal dus zowel in kwantiteit (bijvoorbeeld verdubbeling oorspronkelijke oppervlakte), als in kwaliteit (bijvoorbeeld betere aansluiting op bestaande EHS) tot een versterking van de EHS in de regio leiden.

- *De kwaliteitswinst wordt in principe niet gefinancierd uit reguliere EHS subsidies.*

Hiervan is geen sprake indien de initiatiefnemer zelf (financieel) zorgdraagt voor de ontwikkeling van het nieuw aan te leggen EHS gebied ter compensatie van het verlies van het gebied waarbinnen het initiatief plaatsvindt.

- *De beoogde versterking van de groene functies wordt bij voorkeur tegelijkertijd gerealiseerd met de aanleg van de nieuwe rode functie.*

Circuit de Peel is al lang geladen gerealiseerd, waardoor deze voorwaarde in casu als volgt geïnterpreteerd moet worden: "de versterking van de groene functie wordt tegelijkertijd gerealiseerd met de legalisering van het circuit".

- *Het gaat niet om grootschalige ontwikkelingen maar blijft beperkt tot het oplossen van knelpunten en het bieden van meer ruimte voor maatschappelijk belangrijke ontwikkelingen.*¹⁴

Uit het POL valt niet af te leiden wanneer sprake is van een grootschalige ontwikkeling. Dat er op dit moment sprake is van een knelpunt moge duidelijk zijn; het circuit past immers niet in de EHS. De vraag of het handhaven van het circuit op de huidige locatie aangemerkt kan worden als een maatschappelijk belangrijke ontwikkeling, is een politieke die zich niet leent om in deze notitie besproken te worden.

EHS en bestemmingsplan

Zowel de EHS als de POG zijn niet volledig op bestemmingsplanniveau afgewogen. GS stellen zich op het standpunt dat in de EHS en de POG hier en daar op kleinere schaal woonbebouwing, al dan niet solitaire bedrijfsgebouwen, toeristisch-recreatieve voorzieningen en infrastructuur voorkomen. Voor andere aanwezige functies binnen de EHS en de POG gelden de bestaande rechten volgens het vigerende bestemmingsplan.¹⁵

¹⁴ Provinciaal Omgevingsplan Limburg, herziening op onderdelen EHS, p. 38.

¹⁵ Provinciaal Omgevingsplan Limburg, Nota bestuurlijk standpunt over bedenkingen en adviezen, p. 30.

Circuit de Peel past niet en heeft nooit gepast binnen het vigerende bestemmingsplan. Uit vaste jurisprudentie volgt dat illegaal gebruik nooit kan leiden tot bestaande rechten. Het is echter niet zo dat 'het legaal' zijn van het circuit één van de voorwaarden is om te kunnen herbegrenzen. Noch in het herbegrenzingsbeleid van de provincie, noch in de Nota Ruimte is een dergelijke voorwaarde terug te vinden.

Nieuw of bestaand gebruik?

Aangezien het circuit planologisch gezien illegaal is, moet bij een eventuele toekomstige bestemmingsplanvaststelling of –herziening uitgegaan worden van 'nieuw gebruik' zonder bestaande rechten.

Dat handhaving van het circuit moet worden beschouwd als 'nieuw gebruik' impliceert ons inziens niet dat de omstandigheid dat er al jaren een circuit ligt niet bij de voorwaarden mogen betrekken. Gezien het feit dat herbegrenzing *mede op economische motieven* kan plaatsvinden zou het voorkomen van kapitaalvernietiging bij de afweging van alternatieven een rol kunnen spelen. Daarnaast is niet ondenkbaar dat de omstandigheid dat het circuit al lange tijd in gebruik is, een rol van betekenis speelt bij het uitzonderlijke karakter van deze casus. Immers, blijkens het POL is herbegrenzing een middel dat slechts in uitzonderingsgevallen dient te worden ingezet.

Voorbeelden herbegrenzing

In de POL-herziening EHS wordt het instrument herbegrenzen toegepast voor de uitbreiding van Adventureworld of Taurus in Velden. Volgens GS van de provincie Limburg is dit initiatief een belangrijke impuls voor het toeristisch recreatief product van de regio Maasduinen. Voor realisering vindt op basis van de plankaart van de POL-herziening een zeer kleine aanpassing van de EHS plaats. Hiertoe wordt ter plaatse van de voorziene uitbreiding een parkeerplaats en een kleine bosstrook met beperkte natuurwaarden uit de EHS begrensd (bos en natuurgebied). Ter compensatie wordt in het aangrenzende open gebied tussen het Zwart water en het Maasdal een aantal percelen weiland als natuur ontwikkeld, waarmee de ecologische verbinding tussen deze gebieden versterkt wordt.¹⁶

Ook in de Nota inhoudende het bestuurlijk standpunt over bedenkingen en adviezen die naar aanleiding van het ontwerp POL-herziening EHS naar voren zijn gebracht gaan GS in op herbegrenzing. Indieners hebben plannen ontwikkeld of zijn voornemens dit te doen voor woningbouw in de rand van de EHS en verzoeken betreffende percelen buiten de EHS te laten. Volgens GS gaat het in dit geval om gebieden die sinds jaar en dag zijn beschouwd als bestaande natuur en daarom zijn aangewezen als EHS. Bekend is dat er maatschappelijke en/of economische motieven zijn om toch ter plaatse woningbouw te realiseren. Wanneer de motieven voldoende zijn onderbouwd en gepaard gaan met maatregelen die leiden tot een versterking van de EHS dan zal dit kunnen leiden tot herbegrenzing van de EHS. Dit conform het beleid van herbegrenzen uit de POL-herziening EHS. De betreffende gevallen worden na voldoende onderbouwing t.z.t. meegenomen in de herbegrenzing van de EHS.¹⁷

¹⁶ Provinciaal Omgevingsplan Limburg, herziening op onderdelen EHS, p. 29.

¹⁷ Provinciaal Omgevingsplan Limburg, Nota bestuurlijk standpunt over bedenkingen en adviezen, p. 49.

EHS en bestemmingsplan

Zowel de EHS als de POG zijn niet volledig op bestemmingsplanniveau afgewogen. GS stellen zich op het standpunt dat in de EHS en de POG hier en daar op kleinere schaal woonbebouwing, al dan niet solitaire bedrijfsgebouwen, toeristisch-recreatieve voorzieningen en infrastructuur voorkomen. Voor andere aanwezige functies binnen de EHS en de POG gelden de bestaande rechten volgens het vigerende bestemmingsplan.¹⁸

Circuit de Peel past niet en heeft nooit gepast binnen het vigerende bestemmingsplan. Uit vaste jurisprudentie volgt dat illegaal gebruik nooit kan leiden tot bestaande rechten. Het is echter niet zo dat 'het legaal' zijn van het circuit één van de voorwaarden is om te kunnen herbegrenzen. Noch in het herbegrenzingsbeleid van de provincie, noch in de Nota Ruimte is een dergelijke voorwaarde terug te vinden.

Beleidsregel mitigatie en compensatie

Deze beleidsregel is van toepassing *nadat* is vastgesteld dat de wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied door de ingreep significant worden aangetast en de uit 'nee, tenzij' afweging volgt dat er geen alternatieven bestaan en sprake is van groot openbaar belang. Indien die activiteit of ingreep op de voorgestelde plaats toelaatbaar wordt geacht, dient zorgvuldig te worden bezien hoe de aantasting zoveel als mogelijk kan worden beperkt (mitigatie). Daarvoor is het noodzakelijk zo concreet als mogelijk de schadelijke invloeden in beeld te brengen.

¹⁸ Provinciaal Omgevingsplan Limburg, Nota bestuurlijk standpunt over bedenkingen en adviezen, p. 30.

De wezenlijke kenmerken en waarden zijn volgens de Nota Ruimte de actuele en potentiële waarden van een gebied, die tot uitdrukking komen in de natuurdoelen. In Limburg zijn de natuurdoelen geformuleerd in de negen stimuleringsplannen. Volgens de Nota Ruimte gaat het bij de wezenlijke kenmerken en waarden om de:

- bij het gebied behorende natuurkwaliteit en areaal;
- geomorfologische en aardkundige waarden en processen;
- waterhuishouding;
- kwaliteit van bodem, water en lucht;
- rust en stilte;
- donkerte en openheid;
- landschapsstructuur;
- belevingswaarde.

Een project waarbij mitigatie en/of compensatie aan de orde is, dient de geëigende planologische procedure te doorlopen. De planologische aanvaardbaarheid van de ingreep en de wijze waarop in de mitigatie en/of compensatie wordt voorzien zullen in de ontwerp-bestemmingsplanfase aan de orde worden gesteld. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken dient een gelijktijdige behandeling plaats te vinden van zowel het plan waarin de 'aantasting' is geregeld als het plan waarin de mitigatie en/of compensatie is geregeld.

In het onderstaande schema is aangegeven welke stappen doorlopen moeten worden.

¹⁹

¹⁹ Zie algemene toelichting bij beleidsregel mitigatie en compensatie, 2005/59, paragraaf 1.2.

Bijlage 5

Exploitatie en economie

5 BIJLAGE 5 EXPLOITATIE EN ECONOMIE

5.1 Vraagstelling

Voor het circuit zijn twee mogelijkheden economisch geanalyseerd: 'behoud' op de huidige locatie (volgens Variant I, zie rapportage hoofdstuk 6) en verplaatsing naar een alternatieve locatie.

De vraagstelling vanuit economisch afweging is de volgende

1. Exploitatie van circuit: Wat zijn de te verwachten directe kosten en opbrengsten van de verschillende alternatieven en welke heeft vanuit *bedrijfseconomisch oogpunt* de voorkeur?
2. Spinn-off van het circuit: Heeft de vestiging van dit motorsportcircuit met bijbehorende mogelijkheden op een nieuwe locatie, gebruik makend van de toekomstmogelijkheden, een belangrijke economische spin-off voor Venray en aanpalende regio? Dus, wat zijn globaal, naast die van het milieu, de (overige) *maatschappelijke baten en kosten* van dit initiatief?

5.2 Exploitatie: directe kosten en opbrengsten

Methodiek

Door MSS De Peel is een investerings- en exploitatieopstelling gemaakt voor de situaties De Peel / Bakelse dijk Variant I en voor verplaatsing naar de Metaalweg. Deze zijn te beschouwen als de twee uitersten. Alternatief Beemdweg is vergelijkbaar met de Metaalweg. De Peel/ Bakelse dijk zuid Variant II ligt tussen Variant I en Metaalweg in

Deze ramingen zijn door Royal Haskoning gecontroleerd op juistheid en aangepast indien nodig geacht.

Vergelijkbaarheid van ramingen

Voor alle ramingen is uitgegaan van de activiteiten conform de voorgenomen activiteit zoals beschreven in hoofdstuk 3 van het rapport. De inkomsten uit deze activiteiten zijn dan ook in alle gevallen gelijk. De kosten (investeringen) verschillen echter per locatie, als gevolg van verschillen in kosten voor nieuwe aanleg (versus huidig circuit benutten) grondaankoop, natuurcompensatie, geluidwerende voorzieningen (hoogte en aard, conform ontwerp, zie rapportage hoofdstuk 6), noodzaak tot sloop van bestaande voorzieningen, en een aantal kleinere posten die afhankelijk zijn van de locatie.

Opbrengsten

Op basis van de voorgenomen activiteiten (de huidige activiteiten, zie hoofdstuk 3 van de rapportage) zijn de opbrengsten als volgt geraamd:

Activiteit (huidige activiteiten)	Aantal	Inkomsten
Bezoekers gemotoriseerde sport	50000	€ 800.000
Baanhuur karten en overige (weken)	40	€ 150.000
Baanhuur incentives en overige (weken)	20	€ 90.000
Totale opbrengsten		€ 1.040.000

Tabel 5.1 Jaarlijkse opbrengsten circuit.

Investeringskosten

In tabel 1.2 wordt een investeringsoverzicht gegeven voor de twee alternatieven. Nadrukkelijk wordt gesteld dat het een indicatieve raming betreft op basis van een schetsontwerp.

De investeringen die gemaakt moeten worden voor Variant I, Bakelse Dijk (volgens het beschreven ontwerp in paragraaf 6.2.1.) bedragen naar schatting ongeveer € 3,7 miljoen. Dit betreft vooral de aanschaf van extra grond voor motorcross-terrein, het aanleggen van geluidswerende voorzieningen en het compenseren van natuur.

Voor een geheel nieuw te ontwikkelen locatie aan de Metaalweg / Beemdweg ligt het niveau van investeringen ruim twee maal zo hoog. Hier spelen met name aankoop van grond, nieuwbouw van baan, geluidwerende en andere voorzieningen een rol.

Ten behoeve van de interpretatie van deze getallen wordt aangegeven dat het huidige investeringsniveau op De Peel ca. € 2 miljoen is. De investeringen zullen door de verplaatsing dus zeer substantieel stijgen.

Omschrijving	De Peel / Bakelse Dijk zuid, Variant I	Metaalweg / Beemdweg
Grondaankoop	698.000	2.610.000
Architect en advies	-	125.000
Legeskosten en planologie	50.000	90.000
Grondwerk en riolering	50.000	595.000
Asfalt oval	-	815.000
Aanleg kartbaan	-	194.000
Geluidwerende voorzieningen	1.377.000	2.198.000
Hekwerk, poorten en beveiliging	-	129.000
Bouw pand en rennerskwartier	-	315.000
Nutsvoorzieningen en installaties	-	528.000
Compensatie natuur (grondaankoop en inrichting)	1.275.000	375.000
Sloop, verwijderen en afvoeren van huidige locatie ²⁰	-	400.000
Subtotaal investeringskosten	3.450.000	8.374.000
Renteverlies (5%, 1 jaar bouw)	86.000	210.000
Onvoorzien 5% van kosten	172.000	418.000
Totale investering	3.708.000	9.002.000

Tabel 5.2 Investeringsoverzicht voor twee alternatieven.

(Bedragen in Euro en afgerond op duizendtallen)

²⁰ Dit is exclusief de sanering van de voormalige stortplaats, daar is aangenomen dat dit de verantwoordelijkheid van de gemeente is. Deze kosten worden geschat op € 400.000 à € 600.000 excl. BTW.

Exploitatie

Voor wat betreft de financieringskosten wordt uitgegaan van een lening die in 20 jaar wordt afgelost in beide situaties (Bakelse Dijk en nieuwe locatie). Dit is voor commerciële leningen nogal een lange periode, maar er wordt vanuit gegaan van particuliere financiering. Tevens wordt uitgegaan van ongeveer 5% rente, wat gezien de huidige rentestand als realistisch kan worden beschouwd.

Indien rekening gehouden wordt met een inflatie van 2% voor alle kosten behalve financiering en afschrijving, is de verwachte totale netto winst voor beide locaties positief, zij het slechts gering op de Metaalweg of de Beemdweg. De Bakelse Dijk, Variant I geeft echter een beduidend beter resultaat. Dat is een logisch gevolg van de hogere kosten die verplaatsing met zich mee brengt.

Conclusie

De conclusie is dat voor beide locaties een sluitende exploitatiebegroting mogelijk lijkt, ondanks de benodigde investeringen. Vanuit het standpunt van de stichting MSS De Peel lijkt een investering in de huidige locatie vanuit bedrijfseconomisch oogpunt winstgevender, dan verplaatsing naar een nieuwe locatie.

Echter met name voor wat betreft de uiteindelijke locatie zijn er nogal wat onduidelijkheden en risico's aangaande de totale kosten van ontwikkeling.

5.3 Indirecte baten en lasten voor Venray en regio bij uitbreiding van de activiteiten

Benutten van de toekomstwaarde

Bij verplaatsing van het circuit naar de Metaalweg of de Beemdweg zijn er, zoals beschreven in hoofdstuk 6, extra mogelijkheden voor ontwikkelingen en het benutten van kansen voor Venray (zie hoofdstuk 6 van de rapportage onder kopjes Toekomstwaarde).

In dit hoofdstuk zal getracht worden de indirecte kosten en opbrengsten te benoemen bij het benutten van de toekomstwaarde op een nieuwe locatie ten opzichte van de variant op de Bakelse Dijk.

Maatschappelijke kosten en baten

Zoals in het rapport van E'til (oktober 2002) is getracht een overzicht te geven van deze opbrengsten en kosten. Hoewel het bereik van het rapport afwijkend was van de huidige varianten, kan het wel helpen om een aantal aspecten te benoemen. In het rapport zijn de volgende maatschappelijke kosten en opbrengsten onderscheiden:

- Extra bruto omzet
- Werkgelegenheid
- Prijzen en bezettingsgraden
- Inkomsten gemeenten en vereniging
- Voorzieningsniveau en ruimtegebruik
- Imago

Extra bruto omzet

Voor de evenementen zal er een kleine verhoging van omzet merkbaar zijn voor de regio. Momenteel komen er jaarlijks ongeveer 50.000 bezoekers af op de 12 grootschalige evenementen. Op een nieuwe zichtlocatie wordt groei verwacht tot ongeveer 65.000 bezoekers. Dit betekent mogelijk extra omzet voor de lokale en regionale middenstand. Het effect kan echter niet worden overschat en zal maximaal in de orde van grootte van € 0,2 miljoen bedragen $(65.000 - 50.000) \times 15$ Euro (geschat *gemiddeld* extra omzet in middenstand).

Werkgelegenheid

De vraag is of een nieuw circuit meer werkgelegenheid kan genereren dan een zelfde situatie zonder dit circuit. Uitgangspunt van een eventueel nieuw te ontwikkelen circuit is dat het een volwaardige testbaan zal krijgen waarop zogenaamde *automotive* bedrijven haar producten kunnen testen. Naar verwachting zal een groot deel van de capaciteit van deze baan gebruikt worden door bedrijven uit de regio (vooral Eindhoven) en deels door bedrijven aan te trekken.

Aangenomen mag worden dat dit een positief effect heeft op de werkgelegenheid en daarmee een positief effect heeft op de indirecte opbrengsten. Dit is redelijk speculatief van karakter. Zo is er reeds een zogenaamd *automotive* centrum in Nederland (omgeving Eindhoven) en is het niet vanzelfsprekend dat een nieuwe testbaan direct effect resulteert. Daar staat tegenover dat het nieuwe circuit een aanjager kan zijn van een zogenaamde dependance van dit *automotive* centrum. In die hoedanigheid kan Venray zich onderscheiden bij het aantrekken van nieuwe bedrijven, nationaal en internationaal.

Het effect op werkgelegenheid kan zich op twee manieren uiten. Enerzijds doordat het bedrijventerrein sneller vol raakt in vergelijking met conventionele ontwikkeling van terreinen. Daardoor is er tijdelijk een positief effect op de werkgelegenheid. Daarnaast kan het betekenen dat er zich bedrijven vestigen die vragen om hoger opgeleide medewerkers (en dus hogere omzet per medewerker) of om meer medewerkers per m² bedrijfsruimte (bijvoorbeeld meer kantoorpersoneel versus magazijnpersoneel).

Daarnaast is het mogelijk dat deze bedrijven meer duurzaamheid en groei laten zien dan de huidige bedrijven die in Venray en omgeving zijn gevestigd. Ook dat geeft een positief effect op de (duurzame) werkgelegenheid. Het daadwerkelijk kwantificeren van deze effecten is zonder nader onderzoek te speculatief.

Onze veronderstelling is dat het effect wellicht positief kan zijn, maar dan vooral vanwege zijn duurzame karakter van de bedrijven die zich er vestigen. Uiteraard hangt dit samen met de daadwerkelijke locatie van het circuit en wat de mogelijkheden zijn voor bedrijven om zich te kunnen vestigen. In dat verband lijkt de ontwikkeling van een circuit op de Beemdweg een positiever effect te genereren dan in het bestaande gebied aan de Metaalweg in Venray-Noord.

Prijzen en bezettingsgraden

Dit betreft een effect op de verschillende prijzen van middenstand (overnachtingen, restaurants) gedurende de evenementen, maar ook op grondprijzen van uit te geven bedrijventerrein. Naar onze inschatting zal het effect nagenoeg nihil zijn als gevolg van het ontwikkelen van een testbaan op een nieuwe locatie.

Inkomsten gemeenten en vereniging

De effecten op gemeentelijk niveau zijn naar onze mening te verwaarlozen. Uiteraard zijn er de legeskosten, maar dit is een eenmalig effect en marginaal in de totale discussie. Wellicht zijn er afspraken te maken over een eventuele vergoeding voor bezoekers, maar dit is dan additioneel en heeft niet direct te maken met de te kiezen locatie.

Voor de gebruikers van de nieuwe locatie kan er een beperkt negatief effect optreden indien er op deze locatie een commerciële exploitant komt welke waarschijnlijk tarieven voor consumpties moet hanteren die hoger liggen dan op de huidige locatie aan de Bakelse Dijk.

Voorzieningsniveau en ruimtegebruik

De ontwikkeling van de nieuwe locatie kan een positieve opbrengst genereren voor de omgeving. De gebouwen en het circuit (stadion) kunnen wellicht gebruikt worden voor andere evenementen dan motorsport gerelateerd. Dit zal afhangen van de af te geven vergunningen en ook van de opzet van de locatie ten opzichte van de Bakelse Dijk. Het is echter wel aannemelijk dat deze locatie meer geschikt zal worden voor aanvullende evenementen als hier in de ontwerpfase rekening mee wordt gehouden. Dit is waarschijnlijk minder van toepassing voor het terrein Bakelse Dijk.

Imago

Een nieuw te ontwikkelen terrein met een volwaardige en openbare testbaan heeft zeer waarschijnlijk een positief effect op het imago van de gemeente Venray. Momenteel beschikken alleen de gemeente Assen en Zandvoort over deze functie. Gezien de ligging van de andere gemeenten ten opzicht van Venray is dit zeer gunstig. Het juist positioneren van dit multifunctionele circuit (openbare testbaan, kartbaan en motorcrossbaan) kan op nationale schaal een positieve bijdrage leveren aan het imago van Venray.

Internationaal gezien geldt min of meer hetzelfde. Door het hebben van een volwaardige testbaan en een duidelijk beleid op het gebied van *automotive* (in samenwerking met de rest van de regio), heeft Venray de mogelijkheid om zichzelf anders te positioneren. Dit zou kunnen betekenen dat de gemeente in staat is om bepaalde bedrijfstypen te benaderen en te interesseren, wat voorheen niet zo eenvoudig was.

Dit bovenstaande heeft alleen een daadwerkelijk positief effect indien de ontwikkeling van het nieuwe circuit gepaard gaat met de ontwikkeling van samenhangend beleid en promotieactiviteiten.

Naar onze mening is de uitstraling van de bestaande locatie (Bakelse Dijk) in dit verband veel minder dan een nieuw te ontwikkelen circuit.

Resumé

Hoewel de indirecte economische effecten van een eventueel nieuw te ontwikkelen locatie zich moeilijk laten becijferen zijn er wel een paar positieve argumenten te geven die de voorkeur genieten boven de bestaande locatie. Naast eventuele negatieve milieueffecten, lijken er niet direct negatieve effecten te benoemen voor een nieuwe locatie of dit nu Metaalweg betreft of de Beemdweg.

De locatie aan de Beemdweg lijkt positiever omdat het naastgelegen industrieterrein De Blakt nog te ontwikkelen is en daarmee de promotie en beleid van dit gebied gericht kan worden op de nieuwe testbaan en bijbehorende mogelijkheden.

Een volledige nieuw circuit met bijbehorende uitstraling geven de gemeente Venray mogelijkheden om zichzelf te kunnen onderscheiden, nationaal en internationaal. Op de bestaande locatie lijkt die uitstraling veel minder.

5.4 Conclusies

In het voorgaande is aangetoond dat investeringen in zowel de huidige locatie als een nieuw te ontwikkelen locatie tot een positief exploitatieresultaat leiden onder de gepresenteerde aannamen. Vanuit de exploitant gezien lijkt een aanpassing van de huidige locatie financieel beduidend voordeliger dan het opzetten van een volledig nieuwe circuit, met alle exploitatierisico's van dien.

In aanvulling daarop is gekeken wat de regionale effecten zijn van een volledig nieuw circuit. Gezien de opzet van de beschikbare literatuur (E'til rapportage) is het niet mogelijk om deze effecten te kwantificeren.

Wel is voor de relevante aspecten beschreven wat naar verwachting het resultaat zal zijn. Voor een aantal, zoals de invloed op werkgelegenheid, is dit vrij speculatief en gevoelig voor veel afgeleide effecten. In het bijzonder het effect op imago lijkt sterk positief.

Het effect van imago zal alleen optreden als de gemeente zich hiermee ook nadrukkelijk gaat profileren. In dit geval is vanuit de gemeente een voorkeur voor een nieuw te ontwikkelen circuit. Het kan ondersteunend werken voor de uitstraling van Venray als gemeente en geeft een onderscheidend vermogen ten opzichte van bedrijventerreinen in de regio. Dit alles zonder dat het de gemeente direct geld lijkt te kosten. Er lijkt in dit verband dan ook sprake van een *free-rider* effect voor de gemeente.

Bijlage 6 Ecologie

6 BIJLAGE 6 NATUUR

6.1 Locatie De Peel / Bakelse dijk zuid

De huidige en nagestreefde wezenlijke ecologische kenmerken en waarden op en rond het circuit worden in de Stimuleringsplannen Natuur, Bos en landschap van de Provincie Limburg beschreven. Het crossgebied ligt in of vlak naast de volgende stimuleringsplan-gebieden:

- Vredepeelbos buiten vliegveld (Stimuleringsplan Peelvenen gebied, PV1.02D);
- Vredepeelbos buiten vliegveld (gebied PV1.03D);
- Vliegbasis zuid (gebied PV1.06A);
- Bakelse dijk (gebied PV1.07H);
- Het Vliegtuigbos (Stimuleringsplan Noord-Limburg-West, gebied NLW1.23D);

Vredepeelbos buiten vliegveld (PV1.02D)

Het circuit ligt in een gebied dat onderdeel uit maakt van het Stimuleringsplan de Peelvenen. Het gebied is onderdeel van de EHS en de huidige natuurwaarden bestaan uit een naaldbos met enkele percelen loofbos. Verspreid liggen enkele perceeltjes vergraste heide. Het bos is opengesteld voor recreatie. De natuurdoeltypen die in dit gebied worden nagestreefd bestaan uit berkenzomereikenbos (90%) en droge heide (10%).

Het gebied is volgens Schols en schepers (1991) een ornithologisch kerngebied voor vogelsoorten bossen, parklandschappen en heide. Recente broedvogelkarteringen van de provincie Limburg (2004) in het gebied bevestigen dit.

Vredepeelbos buiten vliegveld (PV1.03D):

Dit bosgebied grenst ten westen aan, en verschilt niet veel van het gebied PV 1.02D. Het gebied is eveneens onderdeel van de EHS en bestaat overwegend uit naaldbos met enkele lanen van Amerikaanse eik. Het terrein is voor publiek gesloten. Op plaatsen komen specifieke plantensoorten van droge zandgrond voor (o.a. Grondster en Kruipwilg). De natuurdoeltypen die in dit gebied worden nagestreefd bestaan uit berkenzomereikenbos (90%), zandschraalgrasland (5%) en droge heide (5%). Het gebied is volgens Schols en schepers (1991) een ornithologisch kerngebied voor vogelsoorten bossen, parklandschappen en heide als Nachtzwaluw, Wielewaal, Koekoek en Zomertortel. Recente broedvogelkarteringen van de provincie Limburg (2004) in dit gebied bevestigen dit.

Vliegbasis zuid (gebied PV1.06A)

Dit gebied is onderdeel van de provinciale ontwikkelingszone groen (POG). In het gebied komen drie verschillende terreintypen voor: het peelrestant Meerselsche Peel, de landingsbaan met aangrenzende graslanden en tot natuur omgevormde voormalige landbouwgrond. Het peelrestant bestaat overwegend uit vergraste droge en vochtige heide. Een deel van de vochtige heide is geplagd, hetgeen heeft geleid tot herstel van vochtige heidevegetatie met o.a. Bruine snavelbies. De vliegbasis heeft zijn functie voor de militaire luchtvaart verloren, maar dient nog wel paraat te blijven. Alleen een zweefvliegclub is er nog actief. De aangrenzende graslanden zijn goede weidevogelgebieden. Het Ministerie van Defensie voert een actief en succesvol weidevogelbeheer: de graslanden worden laat gemaaid en het maaisel wordt afgevoerd. De inrichting van voormalige landbouwgrond (ca. 120 ha) is gecombineerd met de

aanleg van militaire objecten (TRIAD-sites). De landbouwgronden zijn verschaald door het afgegraven van de bouwvoor.

De natuurdoeltypen die in dit gebied worden nagestreefd in de peelrestant bestaan uit droge heide (15% van het totale gebied), zandschraalgrasland (5% van het totale gebied) en vochtige heide (5% van het totale gebied). Voor graslanden langs landingsbaan: matig voedselrijk grasland, weidevogelgebied (25% van het totale gebied).

Het gebied is volgens Schols en Schepers (1991) een ornithologisch kerngebied voor vogelsoorten van open akker- en weidegebieden als Grutto, Graspieper en Veldleeuwerik.

Bakelse dijk (gebied PV1.07H)

Dit open agrarische gebied dat in de POG ligt wordt geheel omringd door bossen en het vliegveld. Alleen langs de Middenpeelweg is enige bebouwing aanwezig. In het gebied vindt intensieve tuinbouw plaats en ontbreken belangrijke natuurwaarden, ook zijn geen natuurdoeltypen aan dit gebied toegekend.

Het Vliegveldbos (gebied NLW 1.23D)

Het Vliegveldbos is eveneens onderdeel van de EHS en bestaat grotendeels uit naaldbos gelegen op een dekzandrug. Plaatselijk ligt een oud loofbos en enkele heiderestanten. In het gebied groeien Jeneverbes en Grondster. In een loofhoutaanplant staat Dubbelloof en op één enkele plaats groeit Koningsvaren.

De natuurdoeltypen die in dit gebied worden nagestreefd bestaan uit Berken-Zomereikenbos (80%), bremstruweel (3%), droge heide (10%), zandschraalgrasland (4%) en voedselarme plassen (4%).

Het is een kerngebied voor vogels gebonden aan bossen en parklandschappen. In het bos broeden de Havik, Buizerd, Sperwer, Boomvalk en Kruisbek.

Het gebied is leefgebied voor de Levendbarende hagedis en de Heikikker en een belangrijk leefgebied voor de Vinpootsalamander.

6.1.1 Effecten crossbaan

De ligging van het circuit binnen het EHS kent in principe twee effecten:

1. Op de betreffende percelen van het circuit zelf "vernietiging/belemmering van ontwikkeling van potenties";
2. Naar de omgeving mogelijk geluidsverstoring, met name op broedvogels.

Ad 1. Vernietiging/belemmering van ontwikkeling van potenties

Voor dat het gebied in gebruik genomen werd door het circuit bestond het gebied mogelijk uit landbouwgebied, uit schraallanden of heide dan wel gedeeltelijk bos. In principe gaan we voor de benadering in het kader van de EHS in eerste instantie uit van de bestemming, bos. De ligging in de vliegfunnel maakt echter bos onmogelijk (in het verleden is bos gekapt vanwege de veiligheid voor vliegverkeer). Het nagestreefde natuurdoeltype wordt daarmee schraallanden of heide. De effecten van het circuit zijn aldus het vernietigen van circa 18 ha schraalland en heide en het belemmeren van de ontwikkeling van diezelfde natuurdoeltypen.

Ad 2. Verstoring als gevolg van geluid

Geluid kan een verstorend effect op vogels en zoogdieren hebben. Hoe gevoelig deze dieren zijn voor geluid van een racecircuit en een motorcrossbaan is nooit onderzocht of

vastgesteld. De effecten van geluid op fauna kunnen variëren per diersoort en zelfs binnen de soort per individu. Zoogdieren lijken minder gevoelig dan vogels en alleenlevende dieren zijn minder gevoelig dan dieren die in een groep leven. Bij een zich herhalend geluid kan gewenning optreden. In alle gevallen blijft een verschuiving in de samenstelling van de fauna tot de mogelijkheden behoren, vooral als het om rust- of foerageergebieden gaat. Het effect van geluid op fauna blijkt naar aard en intensiteit overigens sterk uiteen te lopen.

In een studie van Reijnen et al. (1992) werd het effect van snelwegverkeer op de broedvogeldichtheid vastgesteld. Bij een geluidsbelasting van meer dan 47dB(A) bleek de kwaliteit van het habitat af te nemen en de dichtheid van vogels gemiddeld 35 % achteruit te gaan.

Echter, aangenomen mag worden dat deze incidentele geluidsverstoring veel minder effect heeft dan een continue geluidsverstoring. Ook de tijdstippen waarop de verstoringen plaatsvinden zijn belangrijk: broedvogels zijn met name actief in de vroege ochtenduren. De activiteiten op het circuit vinden plaats in de late ochtend en de middag

De tellingen van de provincie naar broedvogels in het gebied laat rond het circuit geen significant andere verdeling van broedvogels zien. Daarbij wordt opgemerkt dat dit niet uitsluit dat er in het verleden als gevolg van het circuit toch een verschuiving in soorten heeft plaatsgevonden. Verondersteld kan worden dat de soorten die nu rond het circuit voorkomen in grote mate gewend zijn geraakt aan de effecten van het circuit. Soorten die geluidsgevoeliger zijn, zullen zeer waarschijnlijk in de loop der jaren naar rustigere gebieden weggetrokken zijn. Ook kan niet met zekerheid iets gezegd worden over het oppervlak waarin dit effect zich voordoet en de mogelijke compensatie als gevolg van deze effecten.

Conclusie en aanbeveling

Geconcludeerd wordt dat de effecten van het circuit op de natuur met name gelegen zijn in het beperken van kansen op de percelen zelf. De effecten van incidentele verstoring op broedvogels zijn moeilijk in te schatten.

Geadviseerd wordt om onderzoek uit te laten voeren door een deskundige op het gebied van broedvogels naar de effecten van de verspreiding van geluidsgevoelige broedvogels in relatie tot de verschillende habitats in de omgeving van het circuit.

6.1.2 Mitigerende maatregelen

Ter mitigatie van de vernietiging van natuurwaarden en / of belemmering van ontwikkeling van natuurwaarden en de mogelijke geluidsverstoring op de broedvogels in de omgeving, kunnen de volgende maatregelen genomen worden:

- binnen het broedseizoen (15 maart tot 15 juni-juli) de activiteiten staken of verminderen;
- een geluidswal rond het terrein aanleggen;
- verplaatsen van het parkeerterrein ten noorden van het circuit.

De 20 hectare die het circuit binnen de EHS in beslag neemt is niet te mitigeren, hiervoor dient compensatie te worden gepleegd.

6.1.3 Compenserende maatregelen

Door de aanwezigheid van het circuit kunnen de natuurdoeltypen die door de provincie Limburg die hier worden nagestreefd niet worden ontwikkeld. Het nagestreefde natuurdoeltype bestaat voornamelijk uit droge heide. Dit type is volgens de "Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden" van de provincie Limburg moeilijk te ontwikkelen (categorie natuurdoeltype 4). Bij het compenseren van deze moeilijk te ontwikkelen natuurdoeltype dient daarom een kwantiteitstoeslag van minimaal 66 % tot maximaal 100% te worden meegenomen. Dit betekent dat ter compensatie van 20 ha circuit er 40 ha droge heide dient te worden ontwikkeld.

Zoekgebieden voor compensatie

Volgens de "Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden" van de Provincie Limburg dient compensatie van de EHS bij voorkeur in de nog niet ontwikkelde POG in de omgeving uitgevoerd te worden. In de omgeving van het circuit liggen verschillende gebieden die onderdeel uit maken van de POG:

- Bakelse dijk (gebied PV1.07H);
- Vliegbasis zuid (gebied PV1.06A);
- Defensiekanaal Jacobspeel (PV1.10F);
- De Loobeek (gebied NLW1.14F);
- Vredepeel (gebied NLW1.01F);
- Vennepas (Gebied NLW1.21F);
- Kempensberg (gebied NLW1.20Rj).

Van deze gebieden vormen de volgende locaties door hun nagestreefde natuurdoeltypen en ontwikkeling (sommige gebieden worden al door andere projecten ontwikkeld) een mogelijk compensatiegebied:

- Bakelse dijk;
- De vennepas;
- Percelen rond Heidsche peel.

Bakelse dijk (gebied PV1.07H)

Aan dit agrarische gebied in de POG zijn geen natuurdoeltypen gekoppeld. De potenties voor een droge heide zijn echter wel aanwezig, gezien het schrale karakter van de natuurgebieden rond dit gebied. Dan zal mogelijk een deel van de met meststoffen verrijkte toplaag moeten worden verwijderd.

De vennepas (Gebied NLW1.21F):

In deze ecologische verbindingszone verbindt het dal van de Loobeek met enkele bosgebieden. De volgende natuurdoeltypen worden nagestreefd:

- Berken-Zomereikenbos (20%);
- Elzenbroekbos (10%);
- Bremstruweel (10%);
- Vochtig kruidenrijk grasland (15%);
- Droog kruidenrijk grasland (20%);
- Grote zeggemoeras (25%).

De meeste nagestreefde natuurdoeltypen hebben een nat karakter, maar mogelijk ligt hier toch een kans om compensatie te plegen. Dit dient wel in overleg met de provincie Limburg te gebeuren.

Percelen rond Heidsche peel

Rond de Heidsche peel liggen enkele percelen die aangewezen zijn als POG gebieden. Voor deze gebieden zijn door de provincie Limburg nog geen natuurdoeltypen geformuleerd. Voor de Heidsche peel (EHS) zelf zijn wel natuurdoeltypen geformuleerd waaronder het type Droge heide.

De percelen rond om de Heidsche peel die onderdeel uit maken van de POG zijn daarmee een goede compensatielocatie voor het crosscircuit.

6.1.4 Eerdere Compensatievoorstellen

In een eerder stadium in de poging het circuit een legale status te geven is een voorstel gedaan compensatie te zoeken in de omgeving van het Zwart water. In deze omgeving zijn echter geen gebieden aangewezen als POG. In deze omgeving zijn wel meerdere locaties geschikt voor het ontwikkelen van droge heide. Met name het agrarische gebied Zwartwater en Testrik (NLW1.03G) heeft goede potenties voor droge heide (na verwijdering van de vermetste toplaag). Dit gebied kan alleen in aanmerking komen voor compensatie na overleg met de Provincie Limburg.

6.1.5 Conclusie zoekgebieden compensatie

De grootste kans voor compensatie ligt of in het agrarische gebied de Bakelse dijk of rond om de Heidsche peel. Hoewel er aan beide gebieden geen natuurdoeltypen zijn gekoppeld ligt het wel in de POG en komt het dus in aanmerking voor compensatie. De potenties van het gebied (na eventueel verwijdering van de toplaag) komen over een met de natuurdoeltypen die gecompenseerd dienen te worden.

Een klein nadeel van de Bakelse dijk is dat het gebied vlak naast het circuit ligt en daardoor het circuit geheel door natuur ingesloten wordt.

6.2 Locatie Metaalweg

In de omgeving van de locatie metaalweg liggen verschillende beschermde gebieden:

- Boschhuizerbergen (Natuurbeschermingswet: Habitatrichtlijngebied, EHS en deels stiltegebied);
- Landgoed Geisteren (stiltegebied en EHS);
- Smakterveld (EHS in ontwikkeling);
- Dal van de Loobek (POG in ontwikkeling).

6.2.1 Boschhuizerbergen

Natuurbeschermingswet

Dit gebied is als Habitatrichtlijngebied aangewezen als:

Belangrijkste gebied voor:

Habitatype:

- 5130 Jeneverbes (*Juniperus communis*)-formaties in heide of kalkgrasland.

Verder aangemeld voor:

Habitatype:

- 2310 Psammofiele heide met Struikhei (*Calluna*) en Stekelbrem (*Genista*)
- 2330 Open grasland met Buntgras en Struisgrassoorten (*Corynephorus*- en *Agrostis*-soorten) op landduinen;
- 3130 Oligotrofe tot mesotrofe stilstaande wateren met vegetatie behorend tot de Oeverkruid-orde (*Littorelletalia uniflorae*) en/of Dwergbiezen-klasse (*Isoëto-Nanojuncetea*).

De instandhoudingsdoelstellingen voor deze habitatypes bestaan uit:

- uitbreiding oppervlakte en behoud kwaliteit (habitatype: 2310 en 2330);
- behoud oppervlakte en kwaliteit (habitatype: 3130);
- behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit (habitatype: 5130).

Het gebied is niet voor bepaalde beschermde soorten aangewezen.

Het gebied is tevens onderdeel van de EHS.

EHS (NLW 6.05AB en NLW 6.03D)

In de Boschhuizerbergen ligt het enige stuifzandgebied van betekenis in de regio Noord-Limburg-West. Op de stuifzanden komen goed ontwikkelde Jeneverbesstruwelen voor. Een klein deel van het terrein is bedekt met structuurrijke heide. Een groot deel van de heide is echter vergrast of dichtgegroeid met struiken en bomen. Het grootste deel van de Boschhuizerbergen bestaat uit een soortenarm naaldbos. In het noordoosten van het deelgebied ligt een vochtiger en gevarieerder loofbos. Het natste gedeelte van dit terrein is bedekt met een restant van een Berkenbroekbos en Gagelstruwelen. Het resterende deel is bedekt met een soortenarm Berken-Zomereikenbos.

Het deelgebied is van belangrijk leefgebied van roofvogels en kritische zoogdieren, waaronder de Das. Daarbij is het een leefgebied van de Bruine eikenpage, de Heivlinder en de Levendbarende hagedis.

In de kern van het gebied ligt een eikenhakhoutbos. Het beheer is gericht op het behoud en de ontwikkeling van Jeneverbes. Hiervoor wordt begraasd met schapen, wordt bosopslag verwijderd en is Grove den, daar waar deze de windwerking tegengaat, verwijderd (Provincie Limburg 2002.)

6.2.2 Landgoed Geysteren (NLW 6.07D en NLW 6.08AB)

Het landgoed Geysteren bestaat in zijn geheel uit een oud cultuurlandschap met loof- en naaldbossen, wei- en akkerlanden en lange lanen. Op het landgoed zijn duidelijke Maasterrassen en oude stroomgeulen te onderscheiden. Door het bosgebied stroomt de Oostrumse beek die hier grotendeels haar oorspronkelijke meanderende loop heeft behouden. Langs de beek liggen enkele verdroogde restanten van Elzenbroekbossen en voedselrijke loofbossen (Essen). Het bestaat grotendeels uit naaldbos. Ook enkele losstaande bosgebieden nabij de kern van Geysteren behoren tot dit deelgebied. Deze bosgebiedjes liggen in het oude Maasterrassenlandschap.

Op een enkele plaats wordt de Jeneverbes aangetroffen. Nabij de Rosmolen, een oude watermolen langs de Oostrumse beek, ligt een klein restant van een oud loofbos. Langs de Boshuizermaas ligt ook een schraal grasland. De Boshuizermaas staat echter nagenoeg het hele jaar droog. Het is kerngebied voor vogelsoorten gebonden aan bos, een leefgebied kritische zoogdieren (o.a. de Das) en een leefgebied van de Levendbarende hagedis. In het gebied leven ook de Alpenwatersalamander, de Kleine

watersalamander, de Kleine ijsvogelvlinder en de Bruine eikenpage. Langs de Oostrumse beek broedt de IJsvogel.

6.2.3 Smakterveld (NLW1.12C)

Dit gebied is gelegen ten noorden van het Afleidingskanaal en bestaat uit een aantal percelen graslanden en akkers die dit of komen jaar zullen worden ingericht als natuurgebied met vochtig broekbos en grasland. In het gebied ligt een verdroogd broekbosrestant met verschillende zeggensoorten, dat zeer waarschijnlijk behouden blijft.

6.2.4 Dal van de Loobeek (NLW 1.14F e.a. gebieden)

Een belangrijke drager van de natuurwaarden in de regio vormt het dal van de Loobeek. De Loobeek volgt een oude smeltwaterafzetting. Het dal is vrij breed en diep. Ook liggen in het beekdal enkele belangrijke kwelgebieden. Langs de Loobeek kunnen Dotterbloemgraslanden en natte tot droge schraalgraslanden tot ontwikkeling gebracht worden.

6.3 Locatie Beemdweg

De alternatieve locatie voor het circuit ligt in een gebied met agrarische functie. Het maakt geen onderdeel uit van de EHS of POG. Het circuit is gesitueerd in een gebied dat onderdeel uit maakt van het stimuleringsplangebied NLW2.06 G: Oostrumse beek I. Dit deelgebied bestaat uit een oud cultuurlandschap en is rijk aan kleine landschapselementen. Door het gebied stroomt de bovenloop van de Oostrumsche beek. Doeltypen die in dit gebied worden nagestreefd zijn:

- Ecologisch waardevolle houtwallen en -singels;
- Ecologisch waardevolle watergangen en poelen.

In het bestemmingsplan is de alternatieve locatie ook aangewezen als belangrijk gebied voor levensgemeenschappen van struweel en houtwallen.

Vlak naast de alternatieve locatie ligt een bosgebied dat wel onder de EHS valt en wordt doorsneden door de A73. Het stimuleringsplangebied NLW 2.07 D Oirlo.

Dit gebied bestaat uit naaldhoutbeplantingen en enkele oude loofbosrestanten. Het bos ligt voor een groot deel op voedselarme dekzandgronden.

Doeltypen die in dit gebied worden nagestreefd zijn:

Berken-Zomereikenbos	75%
Elzenbroekbos	10%
Droge heide	10%
Heischraal grasland	5%

In dit bosgebied komen 3 dassenburchten voor. Dit betekent dat de omliggende agrarische gebieden waaronder NLW2.06 G: Oostrumse beek I een functie als foerageergebied voor deze soort hebben. De agrarische gebieden zijn echter niet in het bestemmingsplan aangewezen als belangrijk dassenleefgebied. Onder de A73 zijn zes dassentunnels aangelegd zodat de das zonder risico de foerageergebieden aan beide zijden van de A73 kan bereiken.

Ten noorden van de alternatieve locatie liggen nog enkele bosrestanten. Deze bosgebiedjes behoren echter niet tot de EHS of POG. NLW 2.08 Oostrumse beek II Deze gebiedjes bestaat uit enkele restanten van oude beekbegeleidende Elzenbroekbossen. Rond de afslag van de A 73 liggen enkele voedselrijke Rietmoerassen en Wilgenstruwelen. Op deze plek is de Oostrumse beek omgeleid. Voor de Oostrumse beek en de beekbegeleidende broekbossen zijn plannen voor de aanleg van een geleide meandering door de bossen.

Doeltypen die in dit gebied worden nagestreefd zijn:

Elzenbroekbos	70%
Wilgenstruweel	5%
Heischraal grasland	5%
Dotterbloemgrasland	5%
Kleine zeggenmoeras (Stokven)	5%
Rietmoeras	3%
Grote zeggenmoeras	2%
Voedselarme plassen	5%
Laaglandbeek.	

Kansen en aandachtspunten

De bestemming van de alternatieve locatie in het bestemmingsplan en de nagestreefde doeltypen in het stimuleringsplan bieden een kans om het toekomstige circuit goed in het landschap in te passen. Door aanleg van houtwallen, windsingels en struwelen rond de hoge geluidswal valt het circuit weg tussen de landschapselementen.

De aanwezigheid van de Das in de omgeving van de alternatieve locatie is een aandachtspunt. Hoewel de huidige dassenburchten vlak langs de A73 liggen, houdt de provincie een geluidsverstoring van 50 dB(A) aan als toelaatbare verstoring op een dassenburcht. Daarnaast zal een deel van het foerageergebied van de Das door het circuit worden vernietigd. Deze vernietiging kan worden gecompenseerd door aanleg van bessenrijke houtwallen en hagen. Door de aanleg van houtwallen, hagen en windsingels wordt dus compensatie en landschappelijke inpassing van het circuit gecombineerd.

Bijlage 7 Geluid

7 BIJLAGE 7 GELUID

7.1 Onderzoeksopzet

Stap 1 Indicatief onderzoek naar de akoestische consequenties vanwege een bedrijfssituatie die (qua aard en omvang) vergelijkbaar is met de huidige situatie van het circuit De Peel. Deze situatie wordt verder aangeduid als representatieve bedrijfssituatie.

Stap 2 Onderzoek inclusief aandacht voor in principe mogelijke mitigerende maatregelen en toekomstige ontwikkelingen.

7.1.1 Uitgangspunten

In het onderzoek wordt gebruik gemaakt van de volgende bestaande geluidrapportages (met bijbehorende rekenmodellen in IL-dos format):

- rapport 2001240.R01Aa 'Vereniging Stockcarracing De Peeldrivers te Venray' d.d. 14 november 2003 van Wensink akoestiek & milieu;
- rapport 2001239.R01Aa '(Cross)vereniging MCC Venray te Venray' d.d. 14 november 2003 van Wensink akoestiek en milieu;
- rapport 2001238.R01Aa 'Motorsport Stichting De Peel te Venray' d.d. 14 november 2003 van Wensink akoestiek en milieu.

Er is sprake van 1 inrichting. De gezamenlijke bedrijfsduur van activiteiten op het circuit is meer dan 8 uur per week, er is daarmee sprake van een geluidgezoneerd terrein. Vanuit het oogpunt van akoestiek wordt het meest luidruchtige etmaal onderzocht uitgaande van trainingen en recreatief rijden. Wedstrijden met betrekking tot motorcross en autospeedway worden benoemd als incidentele bedrijfssituaties.

Activiteiten	Trainen	Wedstrijden				
	Trainingstijden	Aantal wedstrijden per jaar	Aantal dagen	Tijdstip wedstrijden	Gebruiksperiode	Oppervlakte
Karten	Zat 11.00-17.00 Zon 11.00-17.00	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

De onderzochte activiteiten zijn:

- Karts training of wedstrijd (akoestisch gelijkwaardig) in de dagperiode
Training: 20 karts gedurende 6 uur op de baan $L_{WR}=112 - 7 = 105$ dB(A);
Wedstrijd: 40 karts gedurende 6 uur, $L_{WR} = 105$ dB(A);
- Radiografische auto's:
10 mini-stockcars tegelijk op de baan in de dagperiode $L_{WR} = 106$ dB(A)
gegevens conform rapport Wensink d.d. 14 november 2003 bijlage 2;

- wedstrijden met 6 ministockcars gelijktijdig op de baan van 12.00 tot 18.00 uur.
- Autospeedway/stockcars wedstrijden gedurende 9 maal in het jaar $L_{WR} = 130 \text{ dB(A)}$
1 dag = 5 x 30 ronden x 20 seconden x 25 auto's tevens
Hotrods en stockcars formule 2 met identieke bedrijfstijden en beide een
 L_{WR} van ca. 124 dB(A) (o.b.v. metingen BMW 130i Zandvoort);
- Crossmotoren: trainen met 20 motoren, tussen 13.00 uur en 17.00 uur. Wedstrijden
met 40 motoren $L_{WR} = 118 \text{ dB(A)}$, tussen 10.00 uur en 18.00 uur.
- Productieauto's en ambulancetraining maximaal 6 auto's in de baan gedurende 6
uur, $L_{WR} = 120 \text{ dB(A)}$.

Opgemerkt wordt dat alle genoemde activiteiten in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur plaatsvinden. In het kader van vergunningverlening ingevolge de Wet milieubeheer kunnen ten minste de karts/mini-stockcars, productieauto's/ambulances en trainingen van crossmotoren als representatieve bedrijfssituatie beschouwd worden.

Wedstrijden voor karts en ministockcars worden qua geluidbelasting niet als een evenement beschouwd. Voor evenementen gaat het dus alleen om autospeedway en crossmotoren. In totaal gaat het voor de huidige activiteiten op het circuit om 12 evenementendagen.

7.1.2 Computerrekenmodel

Op basis van de geformuleerde uitgangspunten is een rekenmodel met betrekking tot de representatieve bedrijfssituatie opgesteld. Het rekenmodel maakt gebruik van het programma Geonoise V5.20. Verder zijn de berekeningen verricht volgens de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (HMRI) d.d. 1999. De gehanteerde rekenhoogte is 5 m boven plaatselijk maaiveld.

7.1.3 Rekenresultaten

Vanwege het feit dat de normstelling is gebaseerd op de Wet geluidhinder wordt wat betreft de geluidzone en de eventueel benodigde hogere waarden gerekend exclusief een tonale toeslag in de beoordeling van de geluidniveaus vanwege de inrichting. In dit kader zijn voor geluidgevoelige bestemmingen (woningen) van belang de 50 en 60 dB(A) etmaalwaardecontouren. De voor de natuur relevante geluidcontouren betreffen de 40 en 45 dB(A), zie ook de onderstaande tabel. Vooralsnog gaan we voor beide laatstgenoemde geluidcontouren uit van etmaalwaarden.

De aangegeven afstanden in meters betreffen het traject tussen het centrum van de activiteiten en de betreffende geluidcontour.

7.1.4 Mitigerende maatregelen

Mogelijke maatregelen aan de geluidbronnen betreffen het toepassen van geluidempers op de in- en of uitlaatsystemen van crossmotoren, karts en eventueel ministockcars. Het betreft hier niet slechts een theoretische reductie, voor alle genoemde categorieën zijn passende geluidempers verkrijgbaar met een effect op de totale geluidemissie van de voertuigen van globaal 2 tot 7 dB. Bij maatregelen in de overdrachtsweg kan gedacht worden aan het realiseren van aarden wallen en/of afschermdende constructies (bebouwing of geluidscherm) op korte afstand aan 1 of meerdere zijden van het circuit.

Tenslotte zijn organisatorische maatregelen mogelijk zoals een reductie of het uitsluiten van activiteiten in de avondperiode. Laatstgenoemde maatregel is reeds in de uitgangspunten verwerkt.

7.2 Uitkomsten berekeningen geluidcontouren

Onderstaande paragrafen geven de uitkomsten van de berekeningen weer. De afstand vanaf het midden van de inrichting tot aan de contour is in meter voor verschillende contouren weergegeven. De geluidcontouren 50 en 60 dB(A) zijn van belang in het kader van woonbestemmingen. De geluidcontour 45 dB(A) in verband met natuurgebieden en de 40 dB(A) contour is van belang vanwege stiltegebieden.

De contourafstanden die per alternatief weergegeven worden zijn maximale en minimale afstanden. Om een compleet beeld te krijgen van de werkelijk afstanden, wordt met nadruk verwezen naar de bijbehorende figuren 7.1 tot en met 7.8.

De bijbehorende figuren 7.1 tot en met 7.8 zijn aan het eind van deze bijlage opgenomen.

7.2.1 Alternatief De Peel/ Bakelse dijk Zuid

Alternatief De Peel, variant I Peel/Bakelse dijk Zuid

Voor het alternatief De Peel, variant I Peel/Bakelse dijk Zuid zijn maximale en minimale contour afstanden berekend. In onderstaande tabel zijn deze afstanden weergegeven. In figuur 7.1 wordt de werkelijke geluidcontour van de RBS weergegeven, in figuur 7.2 de werkelijke geluidcontour bij evenementen.

Alternatief De Peel/ Bakelse dijk zuid, variant I 4 tot 10 m wal	Afstand vanaf midden inrichting tot aan de contour in meters			
	60 dB(A) contour	50 dB(A) contour	45 dB(A) contour	40 dB(A) contour
RBS (maximaal)	520	830	1130	1640
RBS (minimaal)	160	260	700	1175
Autospeedway/stockcars (maximaal)	575	1450	2100	3000
Autospeedway/stockcars (minimaal)	Gelijke afstanden (cirkelvorming contour)			

Alternatief De Peel, variant II Peel/Bakelse dijk Zuid

Voor het alternatief De Peel, variant II Peel/Bakelse dijk Zuid zijn maximale en minimale contour afstanden berekend. In onderstaande tabel zijn deze afstanden weergegeven. In figuur 7.3 wordt de werkelijke geluidcontour van de RBS weergegeven, in figuur 7.4 de werkelijke geluidcontour bij evenementen.

Alternatief De Peel/ Bakelse dijk zuid, variant II 10 m wal	Afstand vanaf midden inrichting tot aan de contour in meters			
	60 dB(A) contour	50 dB(A) contour	45 dB(A) contour	40 dB(A) contour
RBS (maximaal)	390	565	1250	1760
RBS (minimaal)	120	120	530	980
Autospeedway/stockcars (maximaal)	580	1400	2075	2930
Autospeedway/stockcars (minimaal)	210	1000	1615	2400

7.2.2 Metaalweg

Er is een afscherming naast het circuit aanwezig met een hoogte van 10 meter boven maaiveld. De tribune heeft een hoogte van 15 meter, de zuidelijke bocht (zijde Venray) heeft een afscherming van eveneens 15 meter hoogte. De auto's zijn gemodelleerd op een baan met een lengte van 900 meter binnen voornoemde afscherming. De karts en mini-stockcars rijden op het binnenterrein. De bodem in de omgeving van het circuit is als akoestisch deels absorberend en deels reflecterend ingevoerd (bodemfactor = 0,5).

Berekeningen

De in de tabel genoemde afstanden betreffen de afzonderlijke evenementen BRL V6, autospeedway en productieauto's/ambulances. Aangezien de activiteiten met karts en mini-stockcars gelijktijdig kunnen plaatsvinden is de geluiduitstraling van beide activiteiten gesommeerd. De afstanden zijn berekend vanaf het centrum van het circuit tot de ligging van de geluidcontour.

De geluidcontouren 50 en 60 dB(A) zijn van belang in het kader van woonbestemmingen. De geluidcontouren 45 dB(A) in verband met natuurgebieden en de 40 dB(A) contour is van belang vanwege stiltegebied.

Voor het alternatief Metaalweg zijn maximale en minimale contour afstanden berekend. In onderstaande tabel zijn deze afstanden weergegeven. In figuur 7.5 wordt de werkelijke geluidcontour van de RBS weergegeven, in figuur 7.6 de werkelijke geluidcontour bij evenementen.

Alternatief Metaalweg	Afstand vanaf midden inrichting tot aan de contour in meters			
	60 dB(A) contour	50 dB(A) contour	45 dB(A) contour	40 dB(A) contour
RBS (maximaal)	160	670	725	1750
RBS (minimaal)	80	150	580	650
Autospeedway/stockcars (maximaal)	570	1400	2000	2900
Autospeedway/stockcars (minimaal)	175	400	800	1300

7.2.3 Beemdweg

Voor het alternatief Beemdweg zijn maximale en minimale contour afstanden berekend. In onderstaande tabel zijn deze afstanden weergegeven. In figuur 7.7 wordt de werkelijke geluidcontour van de RBS weergegeven, in figuur 7.8 de werkelijke geluidcontour bij evenementen.

Alternatief Beemdweg 12 meter scherm rondom	Afstand vanaf midden inrichting tot aan de contour in meters			
	60 dB(A) contour	50 dB(A) contour	45 dB(A) contour	40 dB(A) contour
RBS (maximaal)	200	250	950	1600
RBS (minimaal)	100	175	520	880
Autospeedway/stockcars (maximaal)	220	1350	2000	2900
Autospeedway/stockcars (minimaal)	120	530	1050	1600

Bijlage 8

Juridische regeling Circuit Metaalweg



ROYAL HASKONING

BIJLAGE 8 JURIDISCHE REGELING CIRCUIT

Het circuit dient juridisch planologisch geregeld te worden zoals aangegeven in onderstaande tabel.

Onderdeel	Wettelijke grondslag	Bevoegd gezag	Rekening houden met stiltegebied (bij locatie Metaalweg) via:
Bestemmingsplan Criterium: Goede ruimtelijke ordening (hieronder valt onder andere strijd met rijks- en provinciaal beleid)	WRO	Gemeenteraad	<u>Vaststellen geluidszone (RBS):</u> zone mag 40 dB(A) op grens stiltegebied niet overschrijden (strijd met provinciaal beleid); ivm uitvoerbaarheid plan moet zone wel ruim genoeg zijn (evenementen in bp niet uitzonderen)!
Milieuvergunning Weigeringsgrond: Bescherming milieu (hieronder valt onder andere stiltegebied)	Wet milieubeheer	GS (bij "categorie A-inrichting"/ "grote lawaaimaker")	<u>Geluidszone uit bestemmingsplan:</u> Voor RBS geldt deze geluidszone als buitengrens. Voor uitzonderingen (evenementen) is overschrijding geluidszone bp en 40 dB(A) op grens stiltegebied mogelijk ²¹
Evenementenvergunning Weigeringsgronden: Openbare orde Voorkomen overlast Verkeersveiligheid Zedelijkheid/ gezondheid	APV	B&W	<u>Weigeringsgrond "voorkomen/ beperken overlast".</u> Bij beoordeling aanvraag kan worden verwezen naar milieuvergunning als evenement is beoordeeld ikv IBS

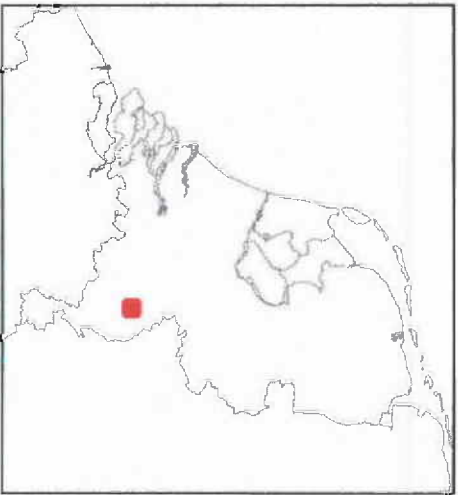
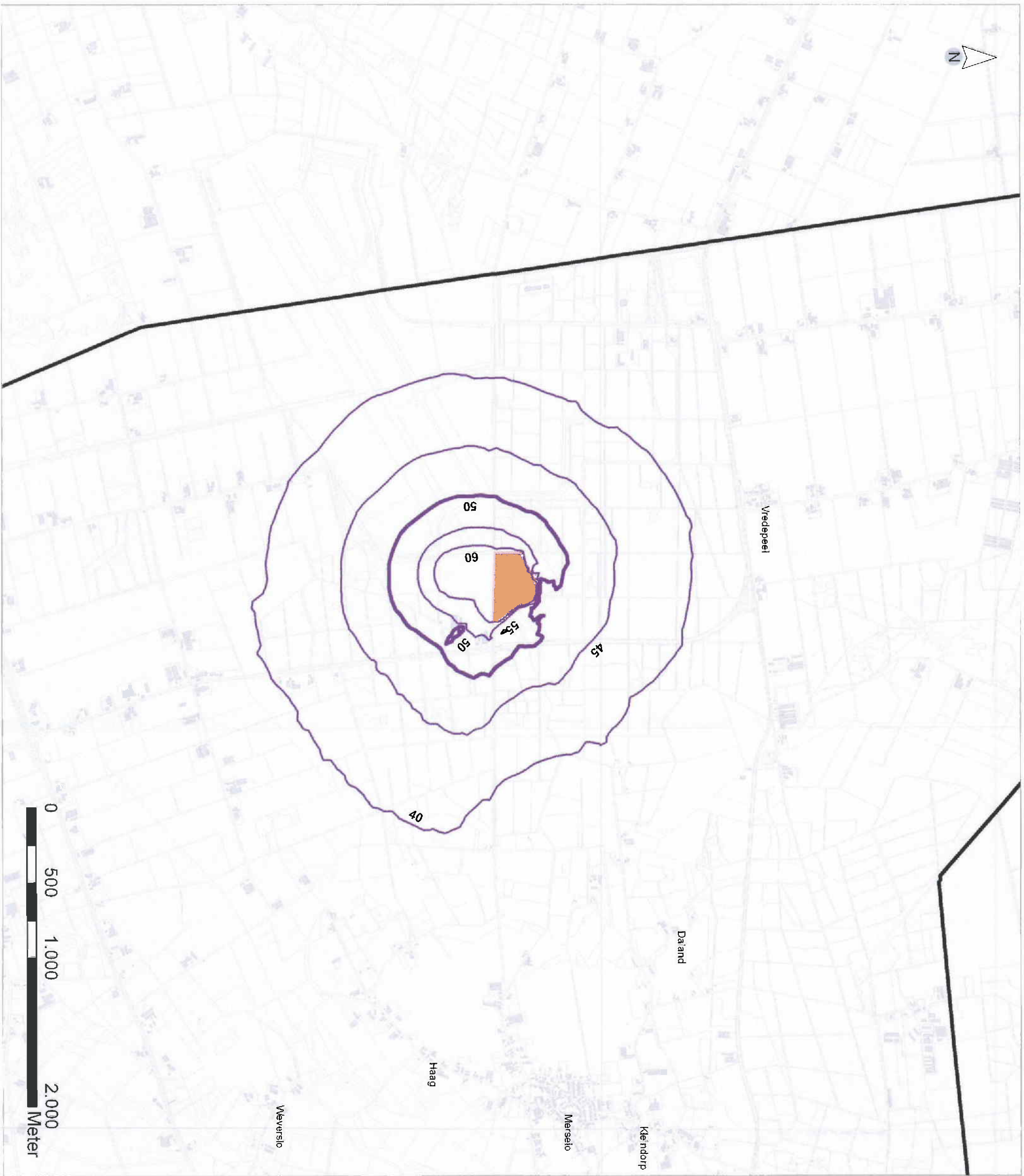
Tabel 8.1 Toetsingskader nieuwvestiging circuit aan Metaalweg i.v.m. stiltegebied

²¹ Uit de overwegingen bij de vergunningaanvraag voor Zandvoort aangaande de stiltegebieden is de volgende redenering relevant (UBO-dagen zijn uitzonderlijke bedrijfsomstandigheden, lees bepaalde gedefinieerde evenementen): "Bij het beleid voor (en: de aanwijzing van) stiltegebieden wordt in beginsel geen rekening gehouden met het verschijnsel UBO-dagen. Dit ligt, gelet op het uitzonderlijke en incidentele karakter van dergelijke dagen, ook niet in de rede. Afwijkingen van het beleid zijn derhalve i.c. niet aan de orde en behoeven aldus uit de aard der zaak geen motivering."

Toelichting

Deze aanpak sluit aan bij de milieuvergunningen zoals deze verleend zijn voor TT Assen (2002) en het circuit Zandvoort (2006). Bij beide vergunningen zijn uitzonderingssituaties benoemd voor evenementendagen, waarbij niet aan de geluidszone voor normale bedrijfsactiviteiten voldaan hoeft te worden. Voorwaarden zijn daarbij gesteld aan het aantal dagen en de aard van de activiteit.

Voor het bestemmingsplan zal tevens een milieueffectrapportage worden opgesteld (MER).



Legenda

RBS

Geluidsniveau

- 40_DBA
- 45_DBA
- 50_DBA
- 55_DBA
- 60_DBA
- Zoekgebied fijne zeef
- Gemeentegrens
- Stillegebied

Titel:

Geluidscontouren Alternatief De Peel (RBS), variant I Peel/Bakelse dijk Zuid

Project:

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

Opdrachtgever:

Gemeente Venray

copyright ondergrond: Topografische Dienst Kadaster, 2003

Datum:

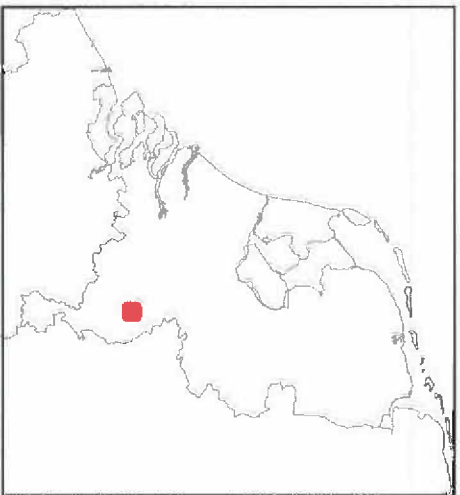
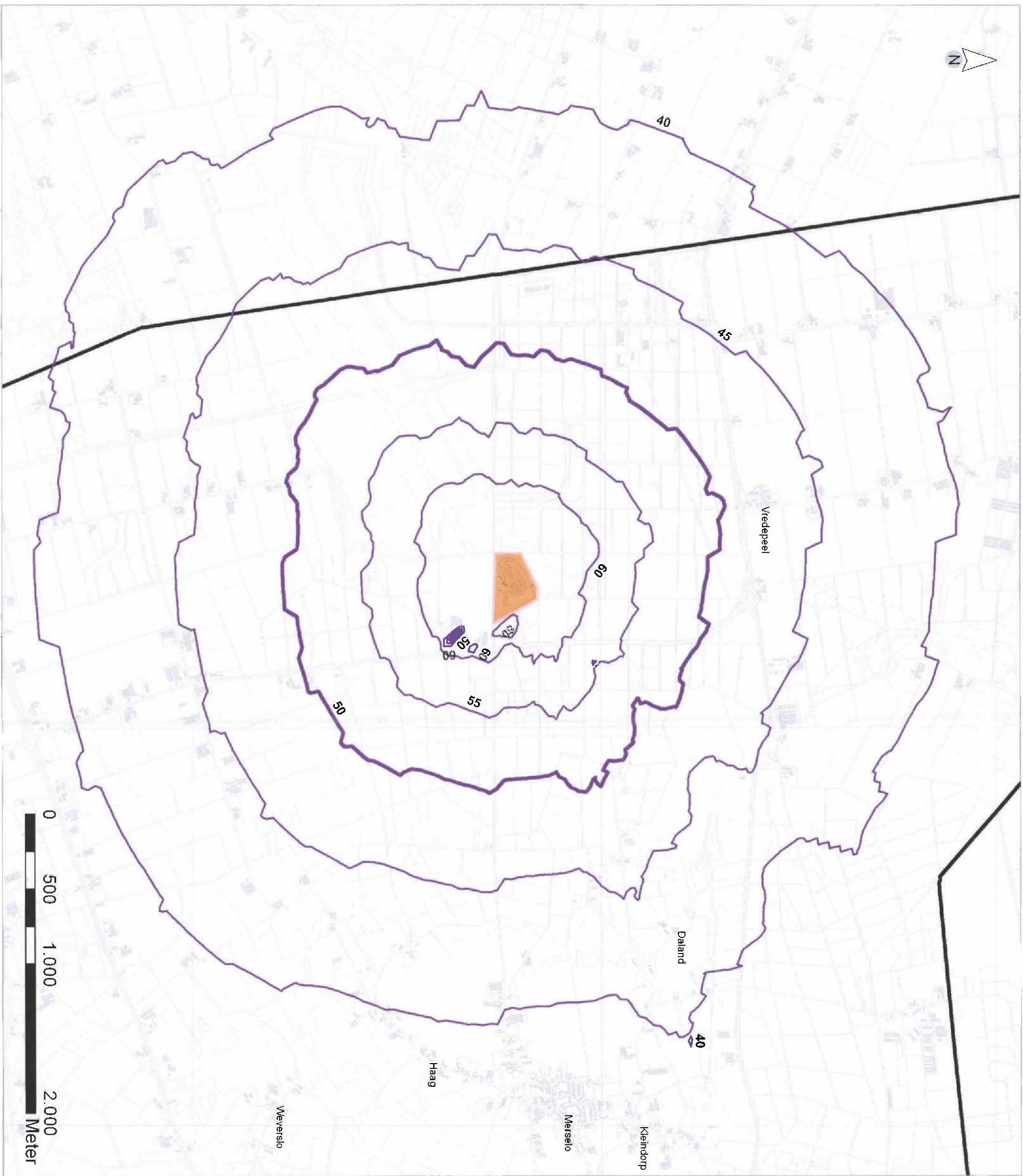
04-05-2006

Schaal:

1 : 25000 (A3)

Figuur 7.1





Legenda

Autospeedway

Geluidsniveau

40_DBA

45_DBA

50_DBA

55_DBA

60_DBA

Zoekgebied fijne zeef

Gemeentegrens

Stillegebied

Titel:

Geluidscontouren Alternatief De Peel
(evenementen), variant I Peel/Bakelse dijk
Zuid

Project:

Alternatievevenonderzoek circuit De Peel

Opdrachtgever:

Gemeente Venray

copyright ondergrond Topografische Dienst Kadaster 2008

Datum:

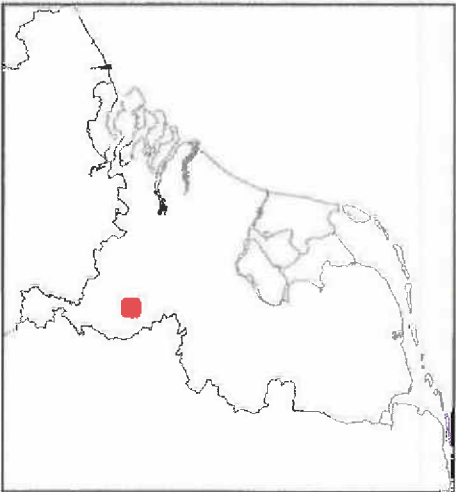
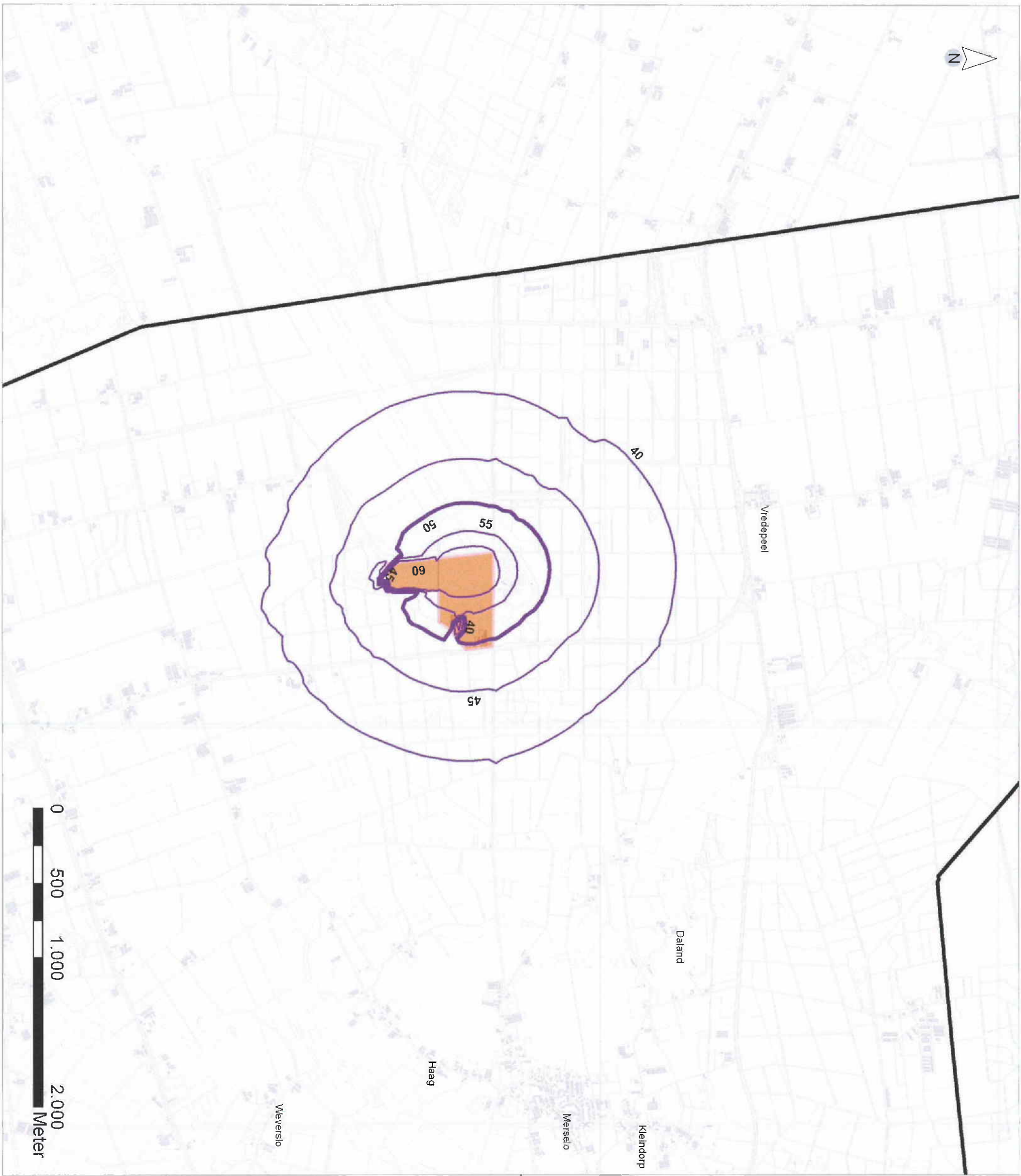
04-05-2006

Schaal:

1 : 25000 (A3)

Figuur 7.2





Legenda

RBS

Geluidsniveau

- 40_DBA
- 45_DBA
- 50_DBA
- 55_DBA
- 60_DBA
- Zoekgebied fijne zeef
- Gemeentegrens
- Stillegebied

Titel:

Geluidscontouren Alternatief De Peel, variant II Bakelse dijk Zuid (RBS)

Project:

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

Opdrachtgever:

Gemeente Venray

copyright ondergrond: Topografische Dienst Kadaster, 2003

Datum:

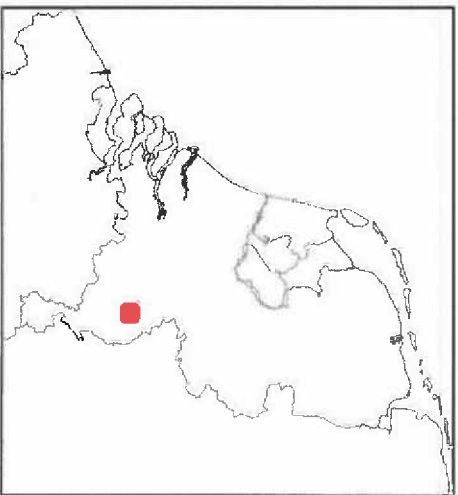
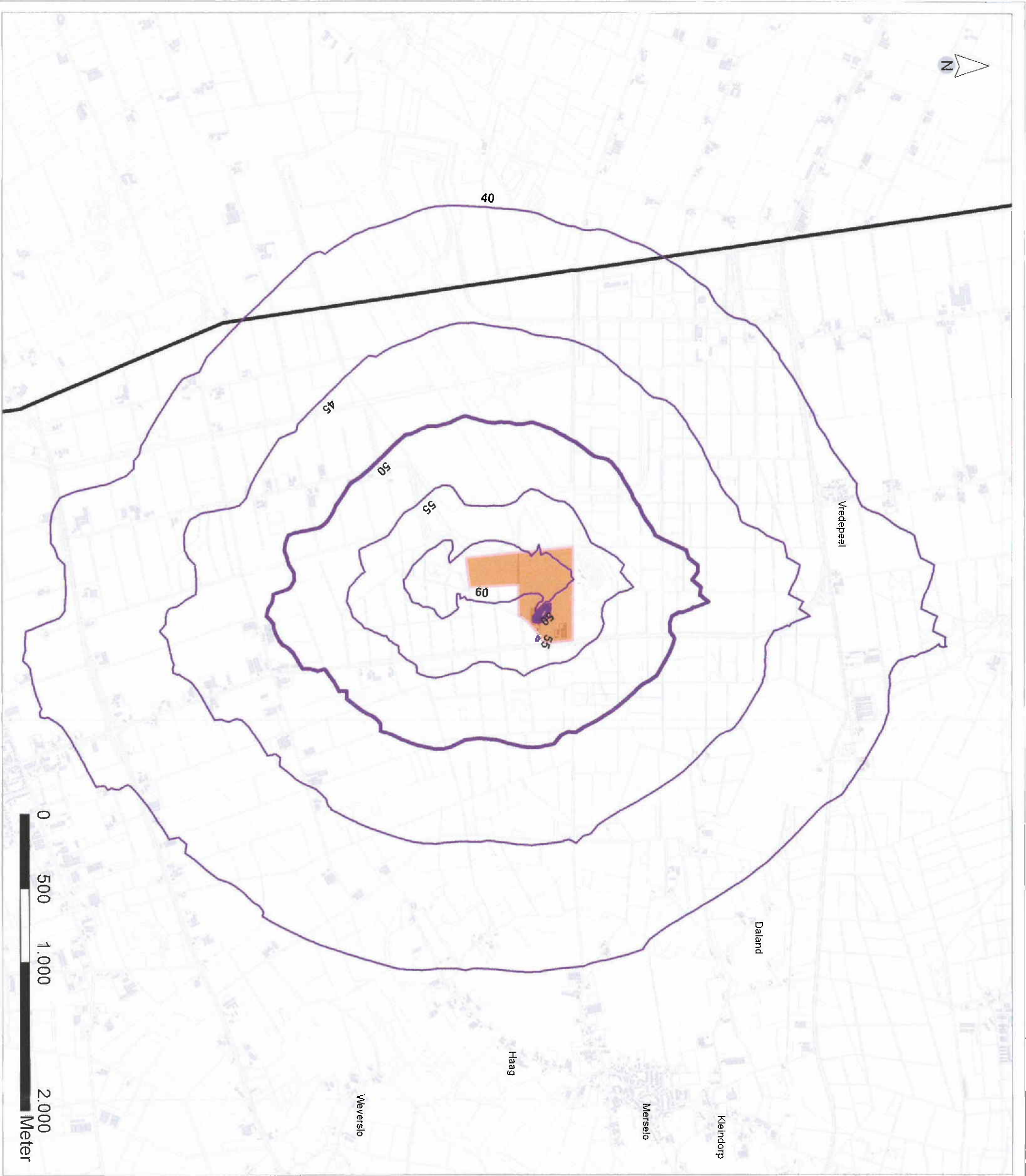
04-05-2006

Schaal:

1 : 25000 (A3)

Figuur 7.3





Legenda

Autospeedway

Geluidsniveau

40_DBA

45_DBA

50_DBA

55_DBA

60_DBA

Zoekgebied fijne zeef

Gemeentegrens

Stillegebied

Titel:

Geluidscontouren Alternatief De Peel, variant II Bakelse dijk zuid (evenementen)

Project

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

Opdrachtgever:

Gemeente Venray

copyr gnt onderg ond Topografische Dienst Kadaster, 2003

Datum:

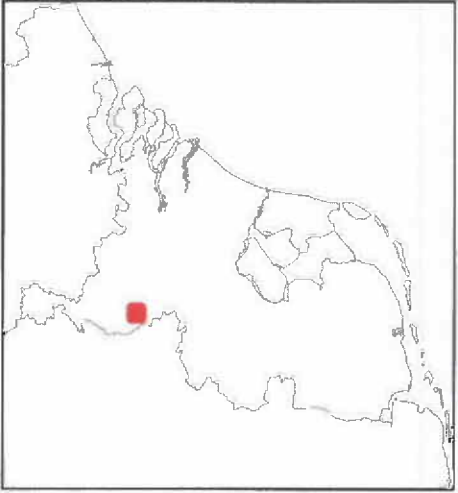
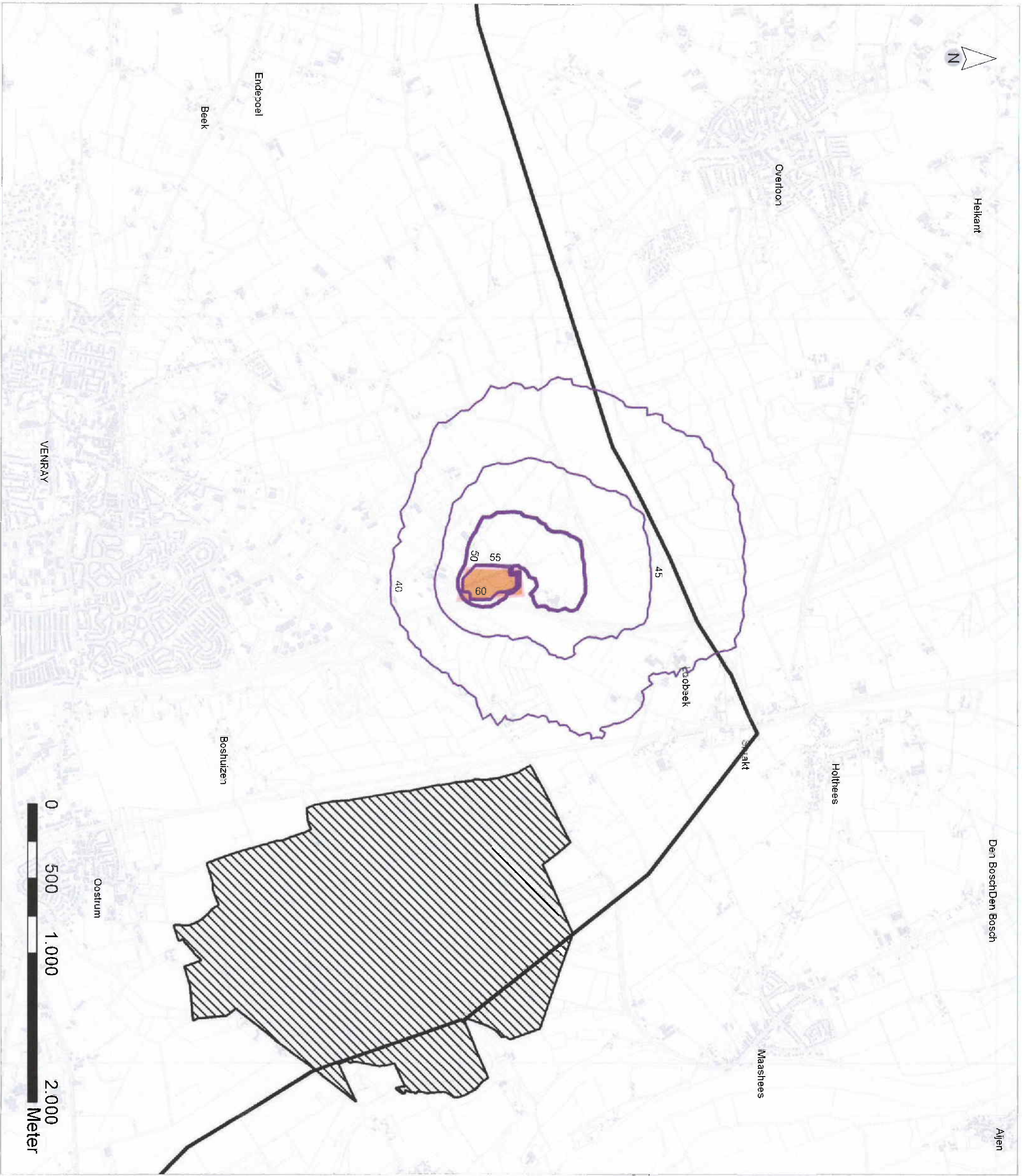
04-05-2006

Schaal:

1 : 25000 (A3)

Figuur 7.4





Legenda

RBS

Geluidsniveau

- 40_DBA
- 45_DBA
- 50_DBA
- 55_DBA
- 60_DBA
- Zoekgebied fijne zeef
- Gemeentegrens
- Stillegebied

Titel:
Geluidscontouren Alternatief
Metaalweg (RBS)

Project:
Alternatievenonderzoek circuit De Peel

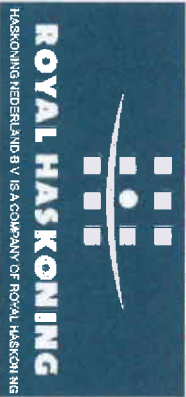
Opdrachtgever:
Gemeente Venray

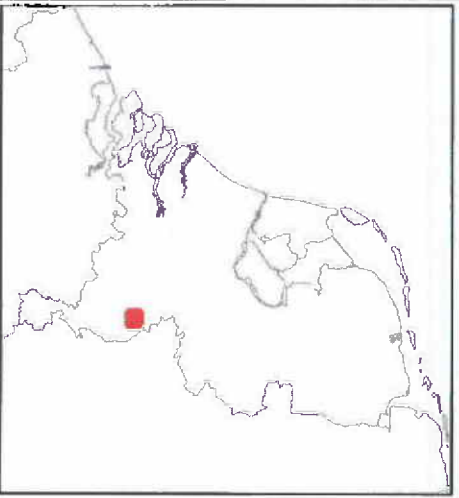
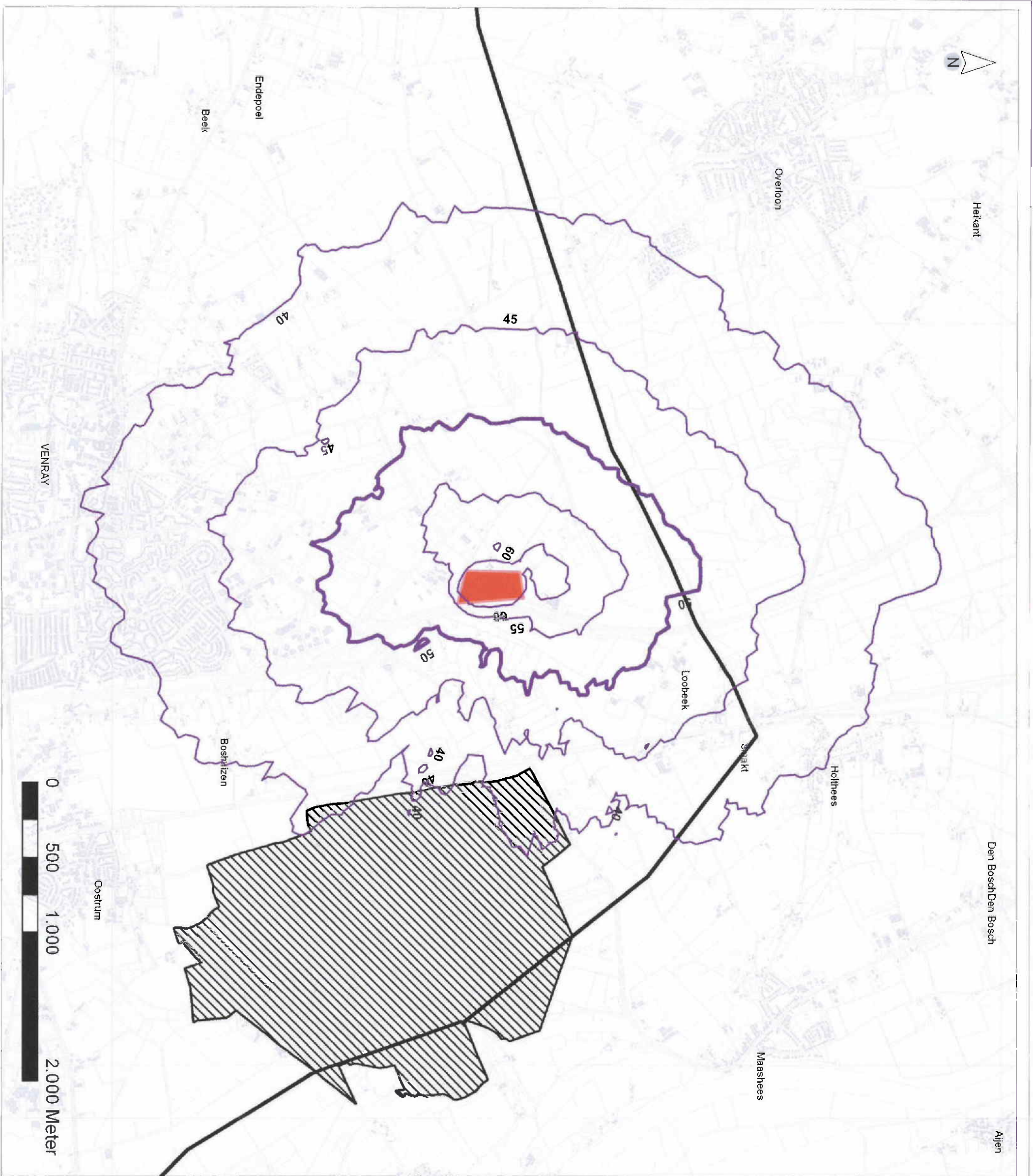
Copyright ondergrond: Topografische Dienst Kadaster, 2003

Datum: 04-05-2006

Schaal: 1 : 25000 (A3)

Figuur 7.5





Legenda

Geluidsniveau

- 40_DBA
- 45_DBA
- 50_DBA
- 55_DBA
- 60_DBA
- Gemeentegrens
- Stillegebied
- Zoekgebied fijne zeef

Titel:

Geluidscontouren Alternatief
Metaalweg (evenementen)

Project:

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

Opdrachtgever:

Gemeente Venray

copyright onder grond: Topografische Dienst Kadaster, 2003

Datum:

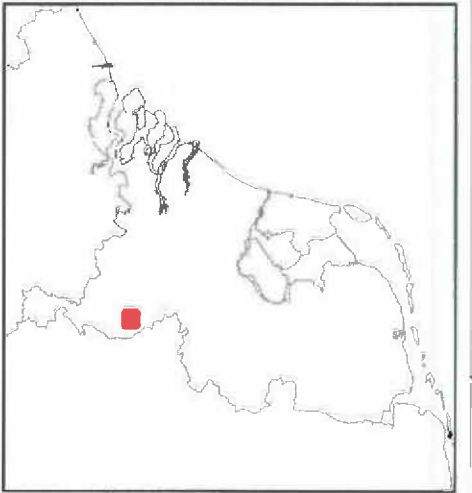
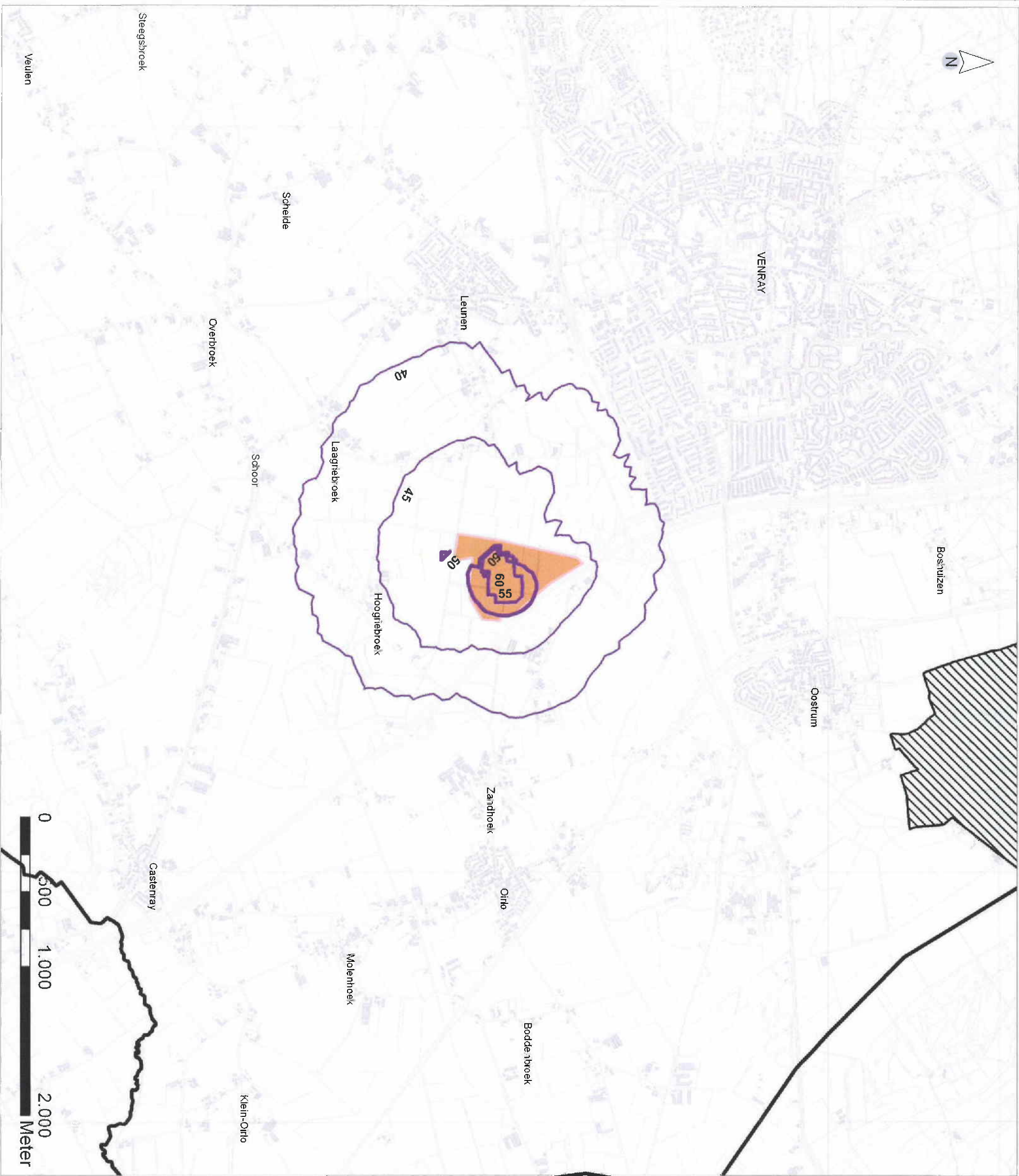
04-05-2006

Schaal:

1 : 25000 (A3)

Figuur 7.6





Legenda

RBS

Geluidsniveau

- 40_DBA
- 45_DBA
- 50_DBA
- 55_DBA
- 60_DBA

Zoekgebied fijn zeef

Gemeentegrens

Stillegebied

Titel:

Geluidscontouren Alternatief
Beemdweg (RBS)

Project:

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

Opdrachtgever:

Gemeente Venray

Copyright ondergrond: Topografische Dienst Kadaster, 2003

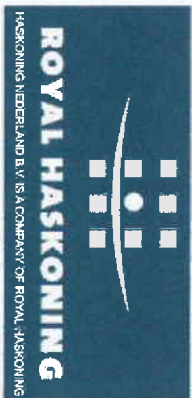
Datum:

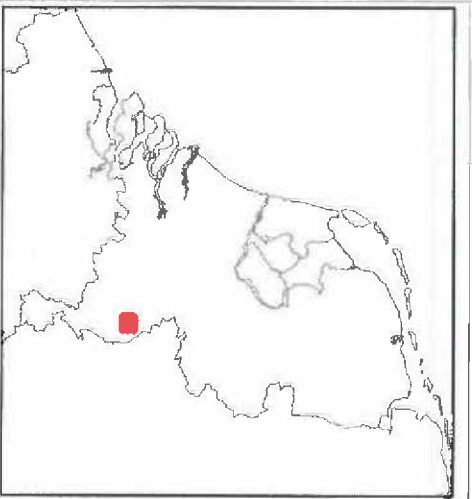
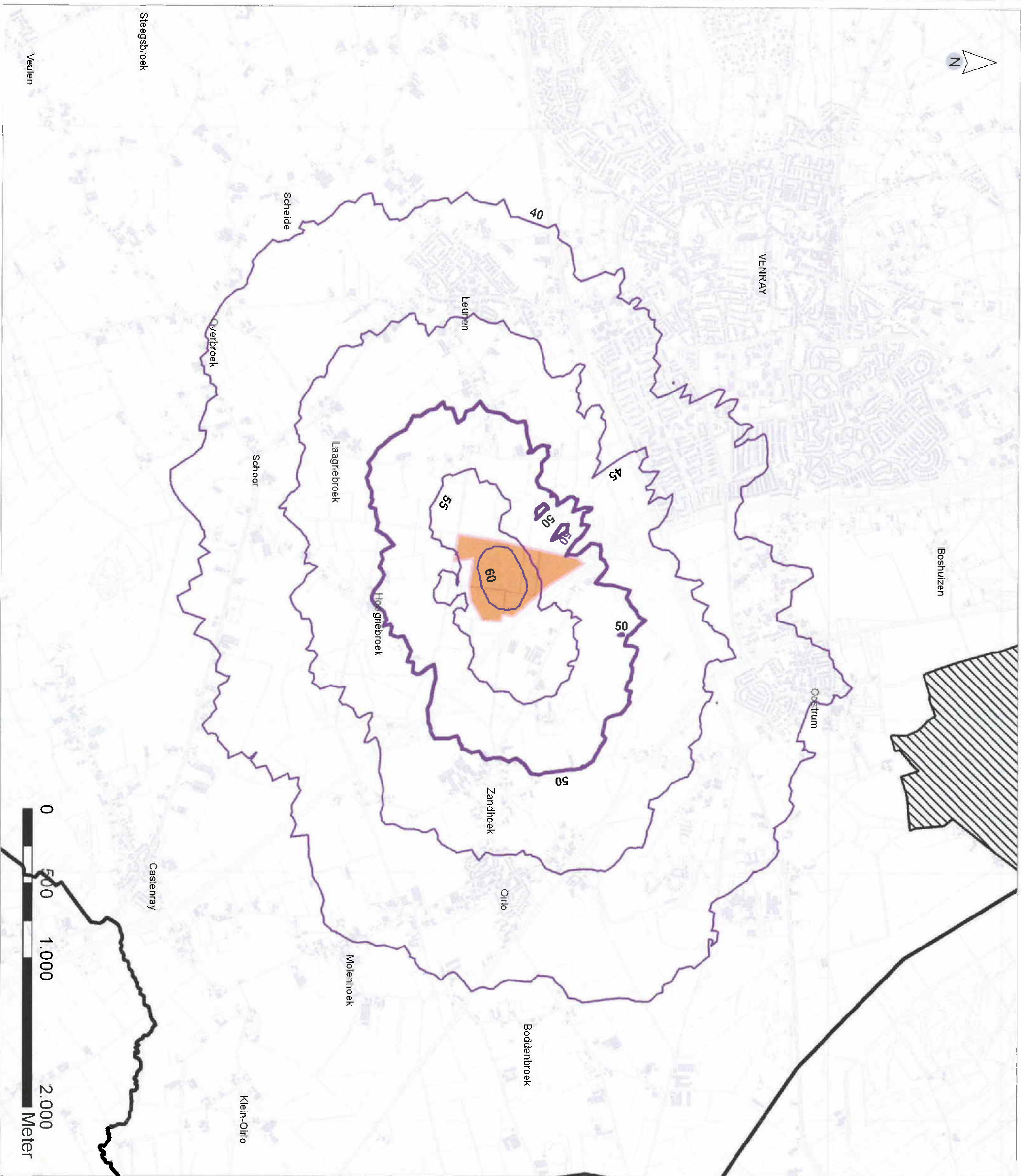
04-05-2006

Schaal:

1 : 25000 (A3)

Figuur 7.7





Legenda

Geluidsniveau

- 40_DBA
- 45_DBA
- 50_DBA
- 55_DBA
- 60_DBA
- Zoekgebied fijne zeef
- Gemeentegrens
- Stillegebied

Titel

Geluidscontouren Alternatief Beemdweg (evenementen)

Project

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

Opdrachtgever:

Gemeente Venray

copyright ondergrond Topografische Dienst Kadaster 2003

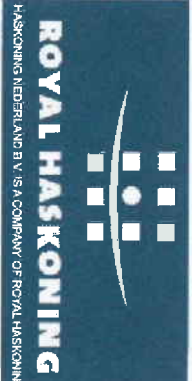
Datum:

04-05-2006

Schaal:

1 : 25000 (A3)

Figuur 7.8





- Legenda**
- Gemeentegrenzen
 - Topografie
 - Hoofdweg 1
 - Overige wegen
 - Bebouwing
 - Bos
 - Heide
 - Veldland
 - Klassen
 - Water
 - Zand
 - Huidige locatie

Titel:

Studiegebied en huidige locatie

Project:

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

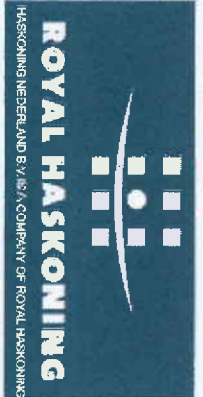
Opdrachtgever:

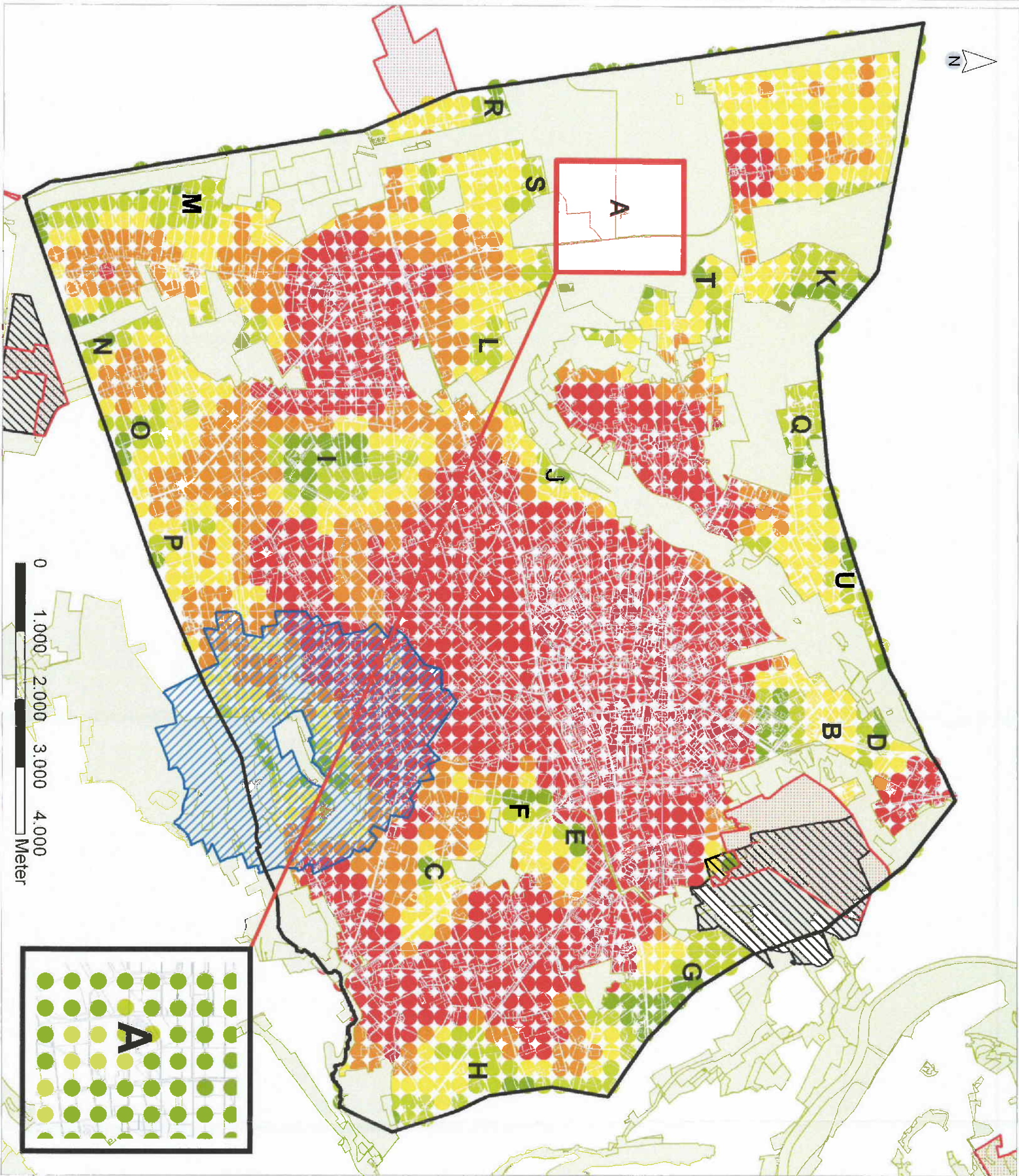
Gemeente Venray

Datum:

04-05-2006

Kaart 1





Legenda

Aantallen woningen binnen de 50 dB(A) contour

- 0 - 1
- 2 - 4
- 5 - 8
- 9 - 16
- > 17

Gemeentegrens

Habitat richtlijn gebieden

Grondwaterbescherming

Stillegebied

EHS

Titel

Geluidsruimten

Project:

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

Opdrachtgever:

Gemeente Venray

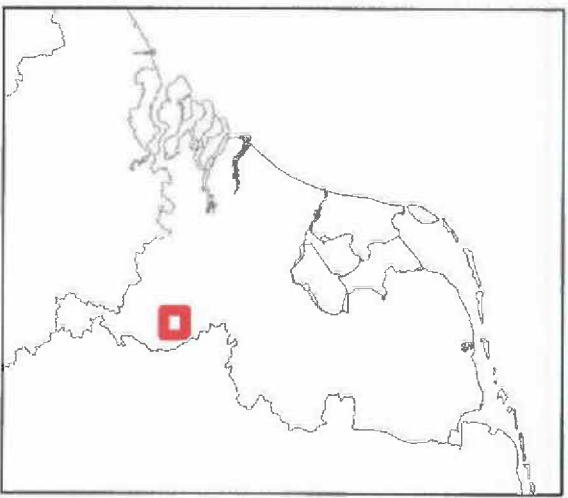
copyright onder grond: Topografische Dienst, Kadaster, 2003

Datum:

04-05-2006

Kaart 2





- Legenda**
- Gemeentegrens
 - Topografie**
 - Hoofdwegen
 - Overige wegen
 - Beplanting
 - Bos
 - Heide
 - Wieland
 - Kassen
 - Water
 - Zand

Titel:

Ligging geluidsruimten in
studiegebied

Project:

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

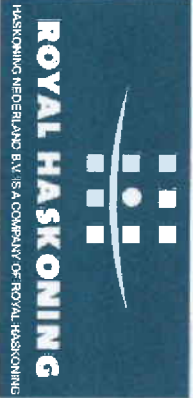
Opdrachtgever:

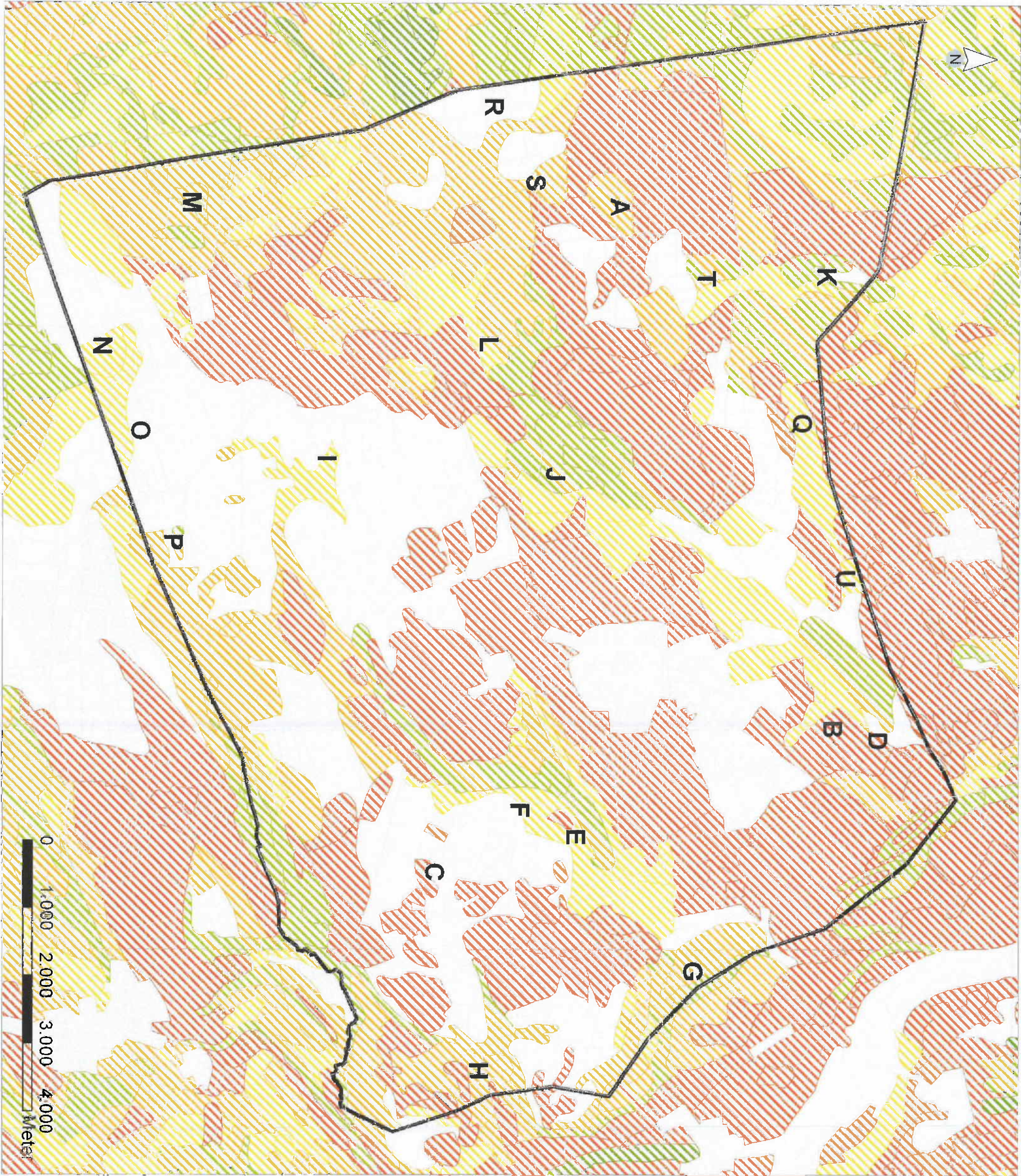
Gemeente Venray

Datum:

04-05-2006

Kaart 2b





Legenda

- Gemeentegrens
- Grondwatertrap**
 - I, II, II*
 - III, III*, IIb
 - IV
 - V, V*, Vb
 - VI, bVI
 - VII, VII*, bVII
 - VIII
 - Archeologische monumenten

Titel:

Grondwatertrappen

Project:

Alternatievenonderzoek circuit De Peel

Opdrachtgever:

Gemeente Venray

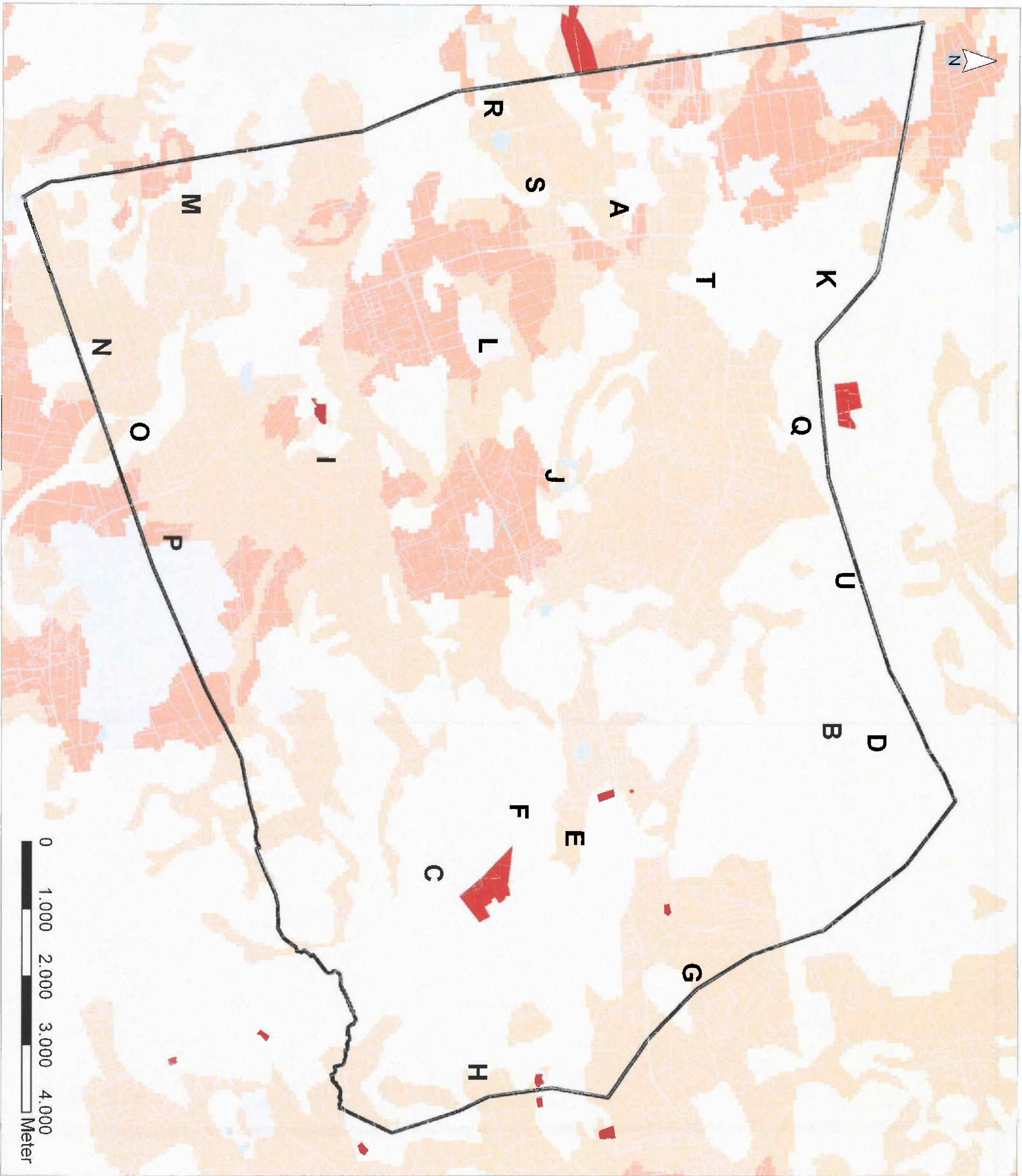
copyright ondergrond: Topografische Dienst Kadaster, 2003

Datum:

04-05-2006

Kaart 4





Legenda

- Gemeentegrens
- Archeologische monumenten
- land**
 - Zeer lage trekans
 - lage trekans
 - middel-hoge trekans
 - hoge trekans
 - niet gekarteerd
 - water
- water**
 - lage trekans
 - middel-hoge trekans
 - hoge trekans
 - niet gekarteerd
 - basiseen

Titel:

Archeologische waarden

Project:
Alternatievenonderzoek circuit De Peel

Opdrachtgever:
Gemeente Venray

copyright onder grond: Topografische Dienst Kadaster, 2003
Datum:
04-05-2006

Kaart 5

