

BIJLAGE 1B

AANVULLING MER CIRCUIT DE PEEL 2007



commissie voor de milieueffectrapportage

MEMO

Van : C. Balduk, Commissie voor de m.e.r.
Aan : Dhr. Seelen, gemeente Venray
Datum : 27 juli 2007
Onderwerp : MER Circuit de Peel
Kenmerk : 1829-52

Geachte heer Seelen,

De Commissie heeft bij de toetsing van het MER Circuit de Peel enkele tekortkomingen geconstateerd die zij essentieel acht om het milieubelang een volwaardige rol te kunnen geven in de besluitvorming over het bestemmingsplan en de milieuvergunning. De tekortkomingen hebben betrekking op:

- beschrijving van natuurwinst/ -verlies;
- een cijfermatige onderbouwing van de geluidseffecten;
- ontbreken natuurinformatie

De geconstateerde tekortkomingen zijn in deze gespreksnotitie nader toegelicht. De notitie bevat ook enkele aandachtspunten voor de verdere vergunningverlening.

Natuurwinst/ -verlies

Uit de aangeleverde informatie blijkt dat:

- de gekozen locatie de meest negatieve gevolgen voor natuur heeft (namelijk ook ruimtebeslag op natuur, naast verstoring vogels en ruimtebeslag in dassenleefgebied), en
- er om 5,6 ha. EHS te ontwikkelen, 15,8 ha. POG (Provinciale Ontwikkelingszone Groen) wordt opgegeven.

De Commissie begrijpt uit het MER dat de status van POG lager is dan die van de EHS. Door het ontbreken van een beschrijving van de nulsituatie op de beoogde nieuwe locatie is echter onduidelijk in hoeverre de verplaatsing van het circuit nu daadwerkelijk winst voor de natuur oplevert. Dit is een relevante vraag, gezien de aanleiding voor dit MER. Deze vraag wordt nog relevanter door het feit dat het MER indiceert dat de dichtheid in populaties broedvogels niet toeneemt, naar mate de afstand tot het huidige circuit toeneemt. De stelling dat verplaatsing van het circuit een positief effect heeft op de uitbreidingsmogelijkheden van aanwezige broedvogelpopulaties is daarom te betwifelen.

■ De Commissie adviseert het bevoegd gezag als aanvulling op het MER in beeld te laten brengen in hoeverre de verplaatsing van het circuit netto een verbetering of een verslechtering voor de natuur oplevert en dit bij haar besluitvorming te betrekken.

Cijfermatige onderbouwing geluidseffecten

In het MER mist de Commissie voor de verschillende alternatieven de beschrijving van:

- de geluidsbelasting ter hoogte van de woningen binnen de vast te stellen geluidszone. Hierdoor is onduidelijk of aan de te stellen geluidsnormen kan worden voldaan ter hoogte van de woningen;
- de maximale geluidsbelasting ter hoogte van de woningen;
- de geluidsbelasting ten gevolge van indirecte hinder.

Ook is onduidelijk welke beoordelingshoogte is gehanteerd voor het berekenen van de geluidsimpact op mens en natuur. Deze gegevens, tezamen met de vast te stellen geluidszone, zijn noodzakelijk voor de vergunningverlening. De vergunbaarheid van het voornemen is nu onbekend. Daarmee is ook onduidelijk of de gegeven alternatieven, waaronder de gekozen locatie, wel reële alternatieven zijn.



commissie voor de milieueffectrapportage

- De Commissie adviseert aanvullende informatie op het MER aan te leveren over de kwantitatieve geluidsbelasting op de woningen, en de consequenties daarvan voor de vergunbaarheid van de alternatieven.

Ontbreken natuurinformatie

Het natuuronderzoek is beperkt tot een studiegebied dat grofweg overeenkomt met het gebied waar de natuur effecten ondervindt, wanneer voor geluidsvariant 6 gekozen wordt. Wanneer voor een andere geluidsvariant zou worden gekozen, is het gebied waar effecten kunnen optreden groter. Voor dit grotere gebied zijn de natuurwaarden niet geïnventariseerd en dus ook niet meegewogen in het MER. Dit is noodzakelijk voor het vergelijken van de effecten van de verschillende alternatieven en varianten op natuur.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag als aanvulling op het MER aanvullende natuurinventarisaties voor het relevante studiegebied uit te laten voeren. Op basis hiervan kunnen de verschillen in effecten tussen mogelijke varianten en alternatieven op natuur in beeld gebracht worden.

Daarnaast blijkt uit het MER dat met name voor broedvogels veel negatieve effecten optreden door de hoge geluidsbelasting, vooral voor Grutto, Havik, Kleine Bonte Specht en Sperwer (zie p. 50 en 51 in bijlage 6 /Natuuronderzoek en p. 69 in het MER). Deze negatieve effecten treden zelfs nog op bij het toepassen van geluidsvariant 6. Bovendien is het de vraag of dit te voorkomen is door een beperking van het aantal grote wedstrijden in het broedseizoen. De gevoelige periode van vogels verschilt ten eerste per soort. Ten tweede is het nog de vraag of het beperken van grote wedstrijden voldoende is, als het overig gebruik doorgaat. Er is daarom een ontheffing van de Flora- en faunawet benodigd¹. Dit geldt ook voor het parkeerterrein, aangezien uit het natuuronderzoek blijkt dat hier de Graspieper en Veldleeuwerik broeden.

Voor het verstoren van vogels is een uitgebreide toets noodzakelijk. Een van de criteria hierbinnen is dat er geen alternatieven voor de activiteit zijn. Indien er wél alternatieven zijn, is dit alternatief daarom niet reëel.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag als aanvulling op het MER in beeld te laten brengen of het aannemelijk is dat een ontheffing verkregen wordt en wat de consequenties daarvan zijn voor het voornemen.

In het MER wordt er tenslotte van uitgegaan dat er geen effecten op Natura 2000-gebieden optreden. De Bult is echter onderdeel van Natura 2000-gebied de Deurnse Peel. Dit Natura 2000-gebied is overwinteringsgebied voor Rietgans en pleistergebied voor de Kraanvogel. Het circuit kan (via externe werking: o.a. aantasting van het foerageergebied) negatieve gevolgen hebben voor dit gebied. In het MER is niet beoordeeld of significante gevolgen zijn uit te sluiten.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag om ten behoeve van haar besluitvorming na te gaan of significante negatieve gevolgen voor De Bult zijn uit te sluiten. Indien dit niet het geval is, wijst de Commissie erop dat een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet benodigd is.

Aandachtspunten voor de vergunningverlening

Hieronder geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de vergunningverlening, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen in het MER.

Handhaving

¹ Art. 10 van de Flora- en faunawet stelt: "Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten." Alle vogels, die in het wild op het grondgebied van de EU voorkomen, zijn door de Flora- en faunawet beschermd.



commissie voor de milieueffectrapportage

In het MER wordt niet beschreven hoe de initiatiefnemer ervoor zorgt dat de geluidsemissie tot de gewenste hoogte beperkt blijft. Met andere woorden: controle- en handhavingmechanismen voor geluid zijn niet omschreven.

Compensatie

In het natuuronderzoek MER ten behoeve van het Circuit de Peel wordt vastgesteld op p. 12 en p. 56 dat verschillende in het MER beschreven alternatieven en varianten leiden tot een compensatieverplichting. Ook in het MER wordt dit genoemd op p. 40. De Commissie realiseert zich dat de POG een lagere status heeft dan de EHS. Omdat in het MER echter gesteld wordt dat er gezocht wordt naar compensatiegronden, moet ook beschreven worden hoe men dat wil doen.

Aanvulling MER Circuit de Peel

n.a.v. Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

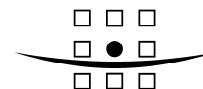
Gemeente Venray

25 september 2007

Definitief rapport

9S2272.A0

A COMPANY OF



ROYAL HASKONING

HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 (0)24 328 42 84 Telefoon

024-3609566 Fax

info@nijmegen.royalhaskoning.com E-mail

www.royalhaskoning.com Internet

Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Aanvulling MER Circuit de Peel
n.a.v. Toetsingsadvies Commissie m.e.r.
Verkorte documenttitel Aanvulling MER Circuit de Peel
Status Definitief rapport
Datum 25 september 2007
Projectnaam MER Circuit de Peel
Projectnummer 9S2272.A0
Opdrachtgever Gemeente Venray
Referentie 9S2272.A0/R006/500613/Nijm

Auteur(s) drs. H.C.N. (Harrie) van der Putten
Collegiale toets drs. ir. B.A.H.V. (Bart) Brorens
Datum/paraaf 25 september 2007
Vrijgegeven door ir. M.C.J. (Mariska) Ruiter
Datum/paraaf 25 september 2007

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Toetsingsadvies	1
2 GELUID	3
3 LUCHTKWALITEIT	7
4 NATUUR	9
5 RECREATIE	13

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Al ongeveer dertig jaar ligt in het westen van de gemeente Venray het 'Racecircuit De Peel'. Dit circuit is aan drie zijden omgeven door bos, in het zuidwesten grenst het aan het militaire vliegveld De Peel en in het zuiden aan enkele percelen landbouwgebied. Het circuit is op deze locatie historisch gegroeid.

Hoewel er in het verleden door de gemeente diverse besluiten zijn genomen betreffende de aanleg en uitbreiding van het circuit is dit nooit vastgelegd in goedgekeurd bestemmingsplan. Ook beschikt het circuit ook niet over een milieuvergunning.

Inmiddels heeft het terrein waarop het huidige circuit ligt de status van Ecologische hoofdstructuur (EHS) gekregen waardoor het alsnog bestemmen van de aanwezige inrichting sterk wordt bemoeilijkt. Daarom heeft de gemeente het voornemen om het circuit te verplaatsen.

Gelet op de omgeving van de beoogde locatie en de aanwezigheid van gevoelige functies heeft de gemeente Venray besloten om voor de verplaatsing van het racecircuit, vrijwillig de uitgebreidere procedure van de Project-m.e.r. te doorlopen. Deze procedure bestaat grofweg uit vier stappen. Drie daarvan zijn inmiddels afgerond: het opstellen van de startnotitie, de wettelijk voorgeschreven inspraakperiode ten behoeve van het opstellen van de richtlijnen en de aanvaarding van het MER door het bevoegd gezag.

Voor de afronding van de procedure heeft het MER zes weken ter inzage gelegen. Verder heeft de gemeente conform de wettelijke vereisten de Commissie voor de m.e.r. verzocht een toetsingsadvies op te stellen.

1.2 Toetsingsadvies

De Commissie heeft bij de toetsing van het MER Circuit de Peel enkele tekortkomingen geconstateerd die zij essentieel acht om het milieubelang een volwaardige rol te kunnen geven in de besluitvorming over het bestemmingsplan en de milieuvergunning.

De geconstateerde tekortkomingen zijn in eerste instantie toegelicht in een memo van de Commissie van 27 juli 2007 met als kenmerk 1829-52 (zie bijlage 1). Gedurende een deskundigenoverleg op 15 augustus 2007 zijn deze tekortkomingen besproken aan de hand van een conceptversie van de nu voorliggende rapportage. Als resultaat van dit overleg heeft de Commissie een tweede memo geschreven met als kenmerk 1829-73 en datum 17 augustus 2007 (zie bijlage 1) waarin nog enkele extra vragen zijn opgevoerd. Hieronder is in het kort beschreven om welke aanvullende informatie het gaat en waar deze is terug te vinden in onderhavige rapportage.

Op hoofdlijnen wordt in beide memo's aanvullende informatie gevraagd over:

- Geluid
 - o De geluidsbelasting ter hoogte van de woningen op wedstrijddagen;
 - o De maximale geluidsbelasting tijdens wedstrijddagen in relatie tot meest nabij gelegen woningen;
 - o De geluidbelasting tijdens de "normale" gebruiksuren van het circuit

- De geluidbelasting als gevolg van indirecte hinder;
- Handhaving toegestane geluidemissie: de wijze waarop nu de overschrijding van maximale emissie wordt voorkomen.
- Luchtkwaliteit:
 - De gevolgen voor de luchtkwaliteit gebaseerd op het totale gebruik van het circuit;
 - De gevolgen van onverbrande reststoffen in de emissie van uitlaatgassen zoals benzeen, koolmonoxide, e.d.
- Natuur:
 - De maximale geluidsbelasting tijdens wedstrijddagen in relatie tot de meeste nabij gelegen Natura 2000 gebieden;
 - De gevolgen van het gebruik van het pad die over 150m de EHS doorsnijdt;
 - Een expert judgement over de beschreven natuureffecten, aangeleverd door Alterra.
 - Leidt het voornemen tot een netto verbetering of verslechtering van de natuurlijke kwaliteit;
 - Op welke wijze wordt het verlies aan natuurwaarden gecompenseerd: kwantitatief of kwalitatief en de planning hiervan;
- Recreatie:
 - De effecten van het voornemen op de (stille) recreatie in het gebied.

De gevraagde aanvullende informatie wordt hierna per milieuaspect beschreven in de volgorde zoals hierboven aangegeven. De vragen over geluid worden in hoofdstuk 2 beschreven, die over luchtkwaliteit in hoofdstuk 3, etc.

2 GELUID

Wat betreft geluid mist de Commissie nog voor een aantal gebruikssituaties een beschrijving van de verwachte effecten. Het gaat in zijn algemeenheid over situaties die zich kortdurend voordoen (de piekbelasting tijdens wedstrijddagen) of over het gebruik van het circuit buiten de wedstrijdduren om: het normale dagelijkse gebruik.

Wat betreft de gehanteerde beoordelingshoogte voor het berekenen van de effecten op mens en natuur is respectievelijk uitgegaan van vijf meter en een halve meter.

Hierna wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- De geluidsbelasting ter hoogte van de woningen op wedstrijddagen;
- De maximale geluidsbelasting tijdens wedstrijddagen in relatie tot meest nabij gelegen woningen;
- De geluidbelasting tijdens de "normale" gebruiksuren van het circuit
- De geluidbelasting als gevolg van indirecte hinder;
- Handhaving toegestane geluidemissie: de wijze waarop nu de overschrijding van maximale emissie wordt voorkomen.

De geluidbelasting ter hoogte van de woningen op wedstrijddagen

In onderstaande tabel is voor alle in beschouwing genomen geluidvarianten de geluidbelasting voor de meest nabij gelegen woningen berekend (zie figuur 0, rekenpositie 1 en 2). In de berekening is rekening gehouden met de toeslag voor tonaal geluid (5 dB).

In de gegeven omstandigheden is volgens de Wet geluidhinder de maximaal toelaatbare waarde voor woningen waarvoor nog ontheffing wordt verleend *60 dB(A) etmaalwaarde*. Om een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde vergund te krijgen, moet worden aangetoond dat het binnenniveau (het geluidniveau buiten op de gevel minus de geluidwering van de scheidingsconstructie) met niet meer dan 35 dB(A) wordt belast. Van een woning die in goede staat verkeerd, wordt verondersteld dat de gevelwering 20 dB(A) bedraagt. Kortom bij een gevelbelasting tot 55 dB(A) wordt over het algemeen verondersteld dat aan de voorwaarden van de Wet geluidhinder wordt voldaan. Ofwel bij deze waarden wordt geen nader onderzoek naar de mate van gevelwering vereist.

Tabel 3.1. De gemiddelde geluidbelasting per woning, uitgewerkt voor de verschillende geluidvarianten.

Geluidvariant	Langtijd gemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) in dB(A) incl. toeslag tonaal geluid (dagperiode)	
	Peelweg 43 (rekenpositie 2)*	Peelweg 39 (rekenpositie 1)*
1	56	54
2	56	54
3	56	54
4	57	54
5	53	51
6	50	49

* zie figuur 0, bijlage 2

Uit de rekenresultaten blijkt dat geluidvariant 6 die ook de basis vormt voor het definitief ontwerp ruimschoots aan deze voorwaarden voldoet. Zelfs de voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden.

De maximale geluidniveaus

De geluidpieken zijn voor dit MER ingeschat op grond van ervaringen met geluidmetingen aan maximale geluidniveaus bij circuits elders. Wat betreft bronvermogen is uitgegaan van 139 dB(A). In onderstaande tabel is de verwachte geluidbelasting voor de nabij gelegen woningen berekend (zie tabel 3.2).

Voor geluidvariant 6 is nog een extra berekening uitgevoerd waarin dezelfde bronsterkte geconcentreerd op één punt in het circuit ligt bijvoorbeeld tijdens de start van een wedstrijd. In deze berekening is er verder van uit gegaan dat dit startpunt ongunstig ligt ten opzichte van de nabij gelegen woningen, namelijk aan de westzijde van het circuit, halverwege de grote tribune. De resultaten van deze berekening zijn in onderstaande tabel tussen haken weergegeven.

Tabel 3.2. Resultaten maximale geluidniveaus in dB(A), rekenhoogte 5 m

Geluidvariant	Maximale geluidniveaus L _{Amax} in dB(A) (dagperiode)	
	Peelweg 43	Peelweg 39
1	62	64
2	62	64
3	63	64
4	63	64
5	60	61
6	57 (58)	59 (61)

Uit de rekengegevens blijkt dat tijdens de startsituatie de maximale geluidbelasting van de woningen één of enkele dB's hoger ligt dan het maximale geluidniveau gedurende het resterende deel van de wedstrijd. Verder blijkt dat wanneer deze waarden worden getoetst aan de grenswaarde voor het maximale geluidniveau van 70 dB(A) voor de dagperiode, deze grenswaarde ruimschoots wordt gerespecteerd (Bron: Handreiking industrielaawaai en vergunningverlening).

De geluidseffecten tijdens de "normale" gebruiksuren

In het MER is nog niet ingegaan op de te verwachten 'andere activiteiten' dan de wedstrijden (trainingen, incentive dagen, testen etc). In onderstaande tabel afkomstig uit het MER wordt een overzicht van dit gebruik weergegeven (zie tabel 3.3).

De verwachte geluidcontouren die bij de minder luidruchtige (trainings-)activiteiten horen, zijn voor twee situaties uitgerekend. Er is onderscheid gemaakt tussen weekenddagen en een midweekdagen (maandag t/m vrijdag). De weekenddag bestaat uit trainingen van motorcross en karts. Het gaat dan om een relatief hoog aantal voertuigen dat op hetzelfde moment van de baan gebruik maakt (zie tabel 3.3). Op maandag tot en met vrijdag rijden/trainen een beperkter aantal auto's op de grote oval, bijvoorbeeld met betrekking tot nooddiensten, incentives etc. De berekeningen zijn gebaseerd op de gebruiksintensiteit en gebruiksuren zoals aangegeven in tabel 3.3.

Tabel 3.3. Beschrijving overige gebruik racecircuit de Peel (bron: tabel 5.1., MER Circuit de Peel)

Activiteiten	Trainingsuren
Karten	zaterdag: 10.00–18.00 en zondag: 10.00-18.00, 20 karts gedurende 6 uur
Autoraces	4x per jaar op zaterdag: 10.00 – 18.00; 25 voertuigen gedurende 4x0,5 uur
Crossmotoren	zaterdag: 10.00-18.00; 20 motoren gedurende 8 uur
Ministockcar	woensdag: 17.00-19.00 en zondag: 10.00-18.00; 10 voertuigen gedurende 6 uur
Nooddiensten	Maximaal 20 dagen per jaar vinden trainingen van nooddiensten plaats (door de week, overdag van 9.00 tot maximaal 18.00 uur). Het gaat per keer om maximaal 5 voertuigen.
Incentive dagen	Maximaal 2 keer per maand gedurende het hele jaar, activiteiten voor bedrijven (door de week overdag van 9.00 tot maximaal 18.00 uur).
Verkeersopleidingen	Het hele jaar van 09.00 tot 18.00; maximaal 5 voertuigen
Testen nieuwe motorvoertuigen	Het hele jaar van 09.00 tot 18.00; maximaal 5 voertuigen
Gehandicapten	Diverse activiteiten

De berekende geluidbelasting is op meerdere kaarten weergegeven (zie bijlage 2). In deze weergave is geen rekening gehouden met de tonale toeslag van 5 dB(A). Op kaart 2 en 3 zijn voor de twee in beschouwing genomen weekdagen de ligging van de 40, 45 en 50 dB(A) contour weergegeven. In onderstaande tabel is het ruimtebeslag van deze contouren weergegeven. Als referentie zijn ook de contouren van de wedstrijddagen (autoraces + cross) weergegeven (zie MER Circuit de Peel, kaart 10).

Tabel 3.4. Effecten geluidemissie (oppervlakte in hectare)

Activiteit	Geluidbelaste oppervlakte	
	> 50 dB(A) exclusief toeslag	> 50 dB(A) inclusief toeslag
Wedstrijddag	60	253
Midweekdag: incentive	3	70
Weekenddag: trainingen	25	83

Uit de vergelijking blijkt dat het ruimtebeslag van de in beschouwing genomen contouren op normale gebruiksdagen veel minder is dan op wedstrijddagen (zie tabel 3.4). De 50 dB(A) contour (exclusief toeslag) ligt op de incentive dagen (midweek) 60 tot 80m buiten de geluidafscherming en tijdens trainingsdagen (weekend) op een afstand van ongeveer 200m. In beide situaties liggen de meest nabij gelegen woningen buiten deze contour. Ter vergelijking: op wedstrijddagen ligt deze contour op een afstand van 200 tot 400m (zie MER Circuit de Peel, kaart 10).

Indirecte hinder

Voor de berekening van de indirecte hinder is uitgegaan van een wedstrijddag waarbij in totaal 5.000 personenauto's gedurende de dagperiode het circuit bezoeken. Het verkeer van de Peelweg wordt langs twee routes naar het circuit geleid (zie MER Circuit de Peel). Er is rekening gehouden met 2.500 personenauto's die via de noordelijke ingang naar het parkeerterrein rijden en 2.500 auto's die dit via de zuidkant doen. Er is gerekend volgens de rekenmethode 2 wegverkeerslawaai (SRM2). Voor de snelheid van de voertuigen is 40 km/u gehanteerd.

In de tabel hieronder staan de berekende equivalente geluidniveaus ten gevolge van de indirecte hinder weergegeven (zie tabel 3.3). De maximale ontheffing voor woningen ten gevolge van indirecte hinder bedraagt 65 dB(A) etmaalwaarde.

Tabel 3.3. De geluidbelasting die samenhangt met de verkeershinder (zie ook figuur 1)

Rekenpositie	Adres	Equivalent geluidniveau LAeq in dB(A) (dagperiode)
1	Peelweg 43	37
2	Peelweg 39	46
3	Peelweg	53
4	Peelweg	55
5	Peelweg	51

De hoogst berekende geluidbelasting is 55 dB(A) ter plaatse van rekenpositie 4 (zie bijlage 2, kaart 0). Ook hiervoor geldt dat moet worden aangetoond dat het binnenniveau (het geluidniveau buiten op de gevel minus de geluidwering van de scheidingsconstructie) met niet meer dan 35 dB(A) wordt belast. Van een woning die in goede staat verkeerd, mag worden verondersteld dat de gevelwering 20 dB(A) bedraagt. Gelet op de berekende geluidniveaus is het onwaarschijnlijk dat er nog een maatregelenonderzoek moet worden uitgevoerd voor het verkrijgen van een hogere waarde.

Handhaving maximale geluidniveaus

In het huidige wedstrijdreglement van Circuit de Peel staan de emissievoorwaarden genoemd waaraan deelnemende voertuigen moeten voldoen. Tevens is aangegeven dat de organisatie voor aanvang van de wedstrijd voertuigen kan uitsluiten die niet aan deze voorwaarden voldoen (zie bijlage 4).

3 LUCHTKWALITEIT

De Commissie geeft in haar toetsingsadvies aan dat in het MER nog geen aandacht wordt besteed aan de onverbrande restproducten uit de brandstoffen en de mogelijke effecten hiervan. Tevens verzoekt de commissie om de reeds beschikbare luchtkwaliteitgegevens (fijn stof) aan te vullen met de emissies buiten de wedstrijddagen om. Verder verkeert de Commissie in de veronderstelling dat bij het MER niet de juiste versie van het achtergrondrapport Luchtkwaliteit is aangeleverd (zie bijlage 1, Memo's Commissie voor de m.e.r.).

Naar aanleiding van de gevraagde informatie is voor de Aanvulling op het MER de rapportage "Luchtkwaliteitonderzoek Circuit de Peel te Venray" inhoudelijk aangepast (zie bijlage 5). Hierna worden de belangrijkste conclusies verwoord.

Effecten onverbrande reststoffen

De onverbrande restproducten bestaan uit emissies van CO en roet. Uit de verspreidingsberekeningen is naar voren gekomen dat de berekende immissie aan CO in de omgeving van circuit de Peel (inclusief bijdrage circuit de Peel) beneden de grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit zijn gelegen en derhalve geen problemen opleveren met betrekking tot de luchtkwaliteit.

Wat betreft de roetemissie is naar voren gekomen dat de roetconcentratie ter hoogte van circuit de Peel circa $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Uit de verbreidingsberekeningen komt naar voren dat de bronbijdrage van circuit De Peel aan de fijn stof concentratie in de omgeving circa $0,12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Er van uitgaande dat 'worstcase' 83% van de fijn stof bronbijdrage uit roet bestaat, zoals weergegeven in het rapport: 'Fijn stof nader bekeken', betekent dit dat de bijdrage van circuit De Peel aan de roetconcentratie in de omgeving circa $0,10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt.

De gemiddelde roet concentratie in de omgeving van circuit de Peel bedraagt $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit betekent dat de bijdrage van circuit de Peel aan de roetconcentratie in de directe omgeving circa 2% is.

Effecten van het totale gebruik op de luchtkwaliteit

Het geheel aan activiteiten op circuit De Peel leidt tot een beïnvloeding van de luchtkwaliteit, zij het marginaal. Als gevolg van de activiteiten op het circuit treedt NO_2 -emissie op evenals emissie aan fijn stof en CO. Uit berekeningen komt naar voren dat de bijdrage aan de luchtkwaliteit feitelijk zeer klein is. De bijdrage aan jaargemiddelde NO_2 concentratie bedraagt $0,12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, de bijdrage aan jaargemiddelde fijn stof concentratie bedraagt $0,12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en de bijdrage aan de 8-uurs gemiddelde grenswaarde voor CO bedraagt $1,08 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De berekeningen tonen aan dat met deze bijdrage de grenswaarden uit het besluit luchtkwaliteit niet worden overschreden.

Daarnaast tonen de berekeningen aan dat de uurgemiddelde grenswaarde voor NO_2 en de daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof niet worden overschreden waardoor in ruime mate wordt voldaan aan de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit.

Wat betreft de verkeersaantrekkende werking is uitgegaan van maximaal 10.000 extra voertuigen per etmaal. Deze hoeveelheid doet zich echter enkel voor tijdens wedstrijden gedurende 16 dagen per jaar. Op de overige dagen is het aantal voertuigen aanzienlijk

lager gelegen. Deze extra voertuigbewegingen hebben naar verwachting invloed op de luchtkwaliteit ter hoogte van de aan- en afvoerweg de Peelweg.

Uit de berekeningen komt naar voren dat de verkeersaantrekkende bewegingen, inclusief de bronbijdrage van de voorgenomen activiteiten, leiden tot een toename aan de jaargemiddelde NO₂ en fijn stof concentratie ter hoogte van de Peelweg. Ondanks deze toename worden nergens de grenswaarde uit het Blk overschreden.

Daarnaast laten de berekeningen zien dat het aantal overschrijdingen van de daggemiddelde concentratie voor fijn stof met 11 extra overschrijdingen toeneemt ter hoogte van de Peelweg. Het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO₂ blijft 0. Ondanks de toename aan overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde voor fijn stof worden de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit niet overschreden. Hierdoor wordt zowel op de drukste dag als op de overige minder drukke dagen voldaan aan de eisen uit het Besluit luchtkwaliteit (zie bijlage 5).

Bijlage luchtkwaliteit

De eindversie van de bijlage Luchtkwaliteit heeft als publicatiedatum 25 mei 2007. Deze versie is meegenomen in de publicatie van het MER Circuit de Peel. In een later telefonisch overleg (28 augustus 2007) met de Commissie m.e.r. is dit door de Commissie bevestigd.

4 NATUUR

De Commissie stelt in haar eerste memo van 27 juni 2007 vast dat uit de aangeleverde informatie over de effecten op natuur blijkt, dat:

- *De gekozen locatie (in vergelijking met de overige in beschouwing genomen locaties Metaalweg en Beemdweg) de meest negatieve gevolgen heeft voor natuur;*
- *Er om 5,6 ha EHS te ontwikkelen 15,8 ha POG (Provinciale Ontwikkelingszone Groen) wordt opgegeven (zie bijlage 1).*

Op grond van deze constatering adviseert de Commissie het bevoegd gezag als aanvulling op het MER:

- *In beeld te laten brengen in hoeverre de verplaatsing van het circuit netto een verbetering of een verslechtering voor de natuur oplevert en dit bij haar besluitvorming te betrekken.*

Alvorens deze laatste vraag te beantwoorden wordt eerst ingegaan op de hierboven genoemde vaststellingen en op de overige vragen met betrekking tot het onderdeel natuur (bijlage 1).

- *Aanvullende natuurinventarisaties voor het relevante studiegebied uit te laten voeren indien niet wordt gekozen voor geluidvariant 6. Op basis hiervan kunnen de verschillen in effecten tussen mogelijke varianten en alternatieven op natuur in beeld gebracht worden.*
- *Na te gaan of significante negatieve gevolgen voor De Bult zijn uit te sluiten. Indien dit niet het geval is, wijst de Commissie erop dat een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet benodigd is.*
- *De effecten van de "vluchtroute" die deels gebruik maakt van het pad dat over 150m. de EHS doorsnijdt (inspraakreactie LNV);*
- *In beeld te laten brengen of het aannemelijk is dat een ontheffing van de Flora en faunawet wordt verkregen en wat de consequenties daarvan zijn voor het voornemen.*
- *Informatie over de wijze van compensatie: kwantitatief of kwalitatief, planning;*
- *Een expert judgement van Alterra over de natuureffecten van het voornemen. Het gaat hier specifiek om het vertalen van het verschil in belast oppervlak (huidige situatie versus voornemen) naar effecten op aanwezige vogelpopulaties.*

Locatiealternatieven

De locatiekeuze is in 2006 uitgevoerd. Hierbij zijn drie potentiële ontwikkelingslocaties in beeld gebracht: Bakelse Dijk zuid, Beemdweg en Metaalweg. Het betreft een integrale afweging waarbij drie milieuaspecten in beschouwing zijn genomen: woon en leefmilieu, bodem en water en natuur. Zoals de Commissie voor de m.e.r. in haar memo aangeeft heeft de gekozen locatie meer negatieve gevolgen voor natuur dan de overige twee locaties. Gelet op de overige milieuaspecten scoort deze locatie echter gunstiger dan Metaalweg en Beemdweg (bron: MER Circuit de Peel, tabel 3.4).

Ruimtebeslag natuur

De Commissie veronderstelt dat voor de ontwikkeling van 5,6ha EHS gebied 15,8ha POG gebied worden opgeofferd. Deze veronderstelling is niet juist. In onderstaande tabel is voor twee alternatieven het ruimtebeslag weergegeven: het nulalternatief en het basialternatief (bron: MER Circuit de Peel, tabel 6.5).

Tabel 2.1. Ruimtebeslag natuur (in hectare)

Onderdeel	Nulalternatief		Basisalternatief (+Va6)	
	EHS	POG	EHS	POG
Circuit	8			7,8*
Parkeren (onverhard)	7	5,8		8
Totaal	15,0	5,8		15,8**

* Inclusief vier hectare verhard parkeren.

** In het natuuronderzoek is uitgegaan van een afwijkende begrenzing (vergelijk kaart 1 uit deze studie met figuur 1.1 uit het MER).

Uit deze vergelijking blijkt dat door het ruimtebeslag van het voornemen (basisalternatief) inderdaad ongeveer 15,8 hectare POG gebied verloren gaat. Acht hectaren hiervan bestaan uit grasland die tijdens grotere wedstrijddagen (12 – 16 dagen per jaar) als parkeerplaats worden benut. Het EHS gebied dat hierdoor vrijkomt is echter groter dan veronderstelt namelijk 15 ha en niet 5,6. Een deel van de 15,8 ha POG die zal verdwijnen voor het nieuwe circuit, namelijk ca. 5,8 ha, is overigens nu ook al in gebruik als onverhard parkeren tijdens evenementen.

Vergeleken met de huidige situatie neemt het totale ruimtebeslag af. De omvang van het nieuwe circuit is vergelijkbaar met het bestaande circuit. De omvang van de parkeerruimte neemt echter met circa vijf hectare af. Dit laatste is vooral mogelijk omdat in de nieuwe situatie minder ruimte verloren gaat door een efficiëntere indeling. Daar staat wel tegenover dat vier hectare wordt verhard (asfalt). Dit is het meest frequent, gebruikte deel. De verharding is vooral noodzakelijk in verband met het toekomstige waterbeheer.

Aanvulling natuurinformatie in verband met in beschouwing genomen geluidvarianten

De beschrijving van de verschillende geluidvarianten is in eerste instantie uitgevoerd om na te gaan welke constructie de meeste bescherming biedt tegen de verspreiding van het geluid. In het MER zijn om deze reden zes geluidvarianten in beschouwing genomen die uiteenlopen in hoogte en in de toepassing van materialen. Deze zijn met elkaar vergeleken (MER Circuit de Peel, par. 7.1.2). Uit die vergelijking blijkt dat variant 6 met kop en schouders boven de overige varianten uitsteekt. Op basis van deze overweging is geluidvariant 6 een integraal onderdeel van het Basisalternatief geworden en tevens uitgangspunt voor het bestemmingsplan.

Bij de beschrijving van de andere deelaspecten waaronder natuur zijn de overige geluidvarianten daarom goeddeels buiten beschouwing gebleven. Zo is voor natuur naast geluidvariant 6 (als onderdeel van het basisalternatief) alleen nog aandacht besteed aan de effecten van geluidvariant 1. Waarom deze laatste variant wel en de andere niet? Enerzijds omdat deze variant in eerste instantie is voorgesteld als onderdeel van het voornemen en anderzijds om te laten zien hoe groot het verschil met geluidvariant 6 is gelet op de betekenis voor natuur. Bovendien blijkt uit de geluidberekeningen dat de onderlinge verschillen tussen de varianten 1 t/m 5 zo gering zijn dat naar verwachting ook de doorwerking naar de natuur onderling vrij marginaal zal zijn.

In het memo van 27 juni wordt met het oog op de verschillende geluidvarianten bovendien aangegeven dat de vergelijking op soortniveau onvoldoende gedetailleerd is.

De begrenzing van het studiegebied is te klein gelet op de geluideffecten van de varianten 1 t/m 5. Dat klopt. De vraag die zich echter meteen voordoet is of meer gedetailleerde informatie over de actuele soortverspreiding op grotere afstand van het circuit een helderder beeld oplevert van de onderlinge verschillen tussen de in beschouwing genomen geluidvarianten. Wij verwachten van niet. Mede gelet op het feit dat eigenlijk nog vrij weinig bekend is over de wijze waarop dieren reageren op de beschreven bronemissies. In de reactie van Alterra op het uitgevoerde onderzoek wordt dat ook als zodanig bevestigd. Ook zij geven aan dat een vergelijking op soortniveau eigenlijk meer vragen oproept dan beantwoordt (zie bijlage 3, het expert judgement van Alterra).

De geluideffecten op de natuurlijke omgeving

Door de verplaatsing van het circuit naar de nieuwe locatie ten zuiden van de Bakelse Dijk zijn er betere mogelijkheden om de omgeving af te schermen tegen de verwachte geluidemissie. Op de huidige locatie is dit niet mogelijk omdat het circuit binnen de aanvliegroutes van luchtmachtbasis De Peel ligt. Daarom gelden binnen dit gebied strenge restricties ten aanzien van de bouwhoogte van bijvoorbeeld geluidwallen. De nieuwe locatie ligt buiten de zogenaamde “vliegfunnels”. Hier zijn de restricties minder streng. Binnen de voorgenomen locatie is een maximale bouwhoogte van 13 meter toegestaan. Dus hier is de beoogde geluidafscherming wel mogelijk.

In het MER is aandacht besteed aan de effecten van de geluidemissie op de natuurlijke omgeving (zie MER Circuit de Peel, paragraaf 7.3.2 en tabel 7.12). Uit deze informatie blijkt dat het geluidbelaste oppervlak bij optimale afscherming (Va6) in vergelijking met het nulalternatief fors afneemt. Naar verwachting heeft dit een positieve invloed op de ontwikkeling van de natuurlijke kwaliteit. Het gebied dat binnen de 42 dB(A) contour ligt, heeft in het nulalternatief een omvang 447 hectare en neemt in het basisalternatief af naar 209 hectare. Meer dan de helft van de huidige omvang. Het betreft zowel een verbetering van de geluidssituatie in de EHS (211 ha minder) als in het POG gebied (27 ha minder).

De maximale geluidbelasting en Natura 2000 gebieden

Op kaart 1 (zie bijlage 2) is de ligging van de 42 en 47 dB(A) contour van de maximale geluidbelasting weergegeven. Qua inrichting is uitgegaan van het basisalternatief (incl. geluidvariant 6).

Beide contouren liggen relatief ver buiten de begrenzing van het genoemde Natura-2000-gebied De Bult. De 42 dB(A) contour ligt op circa 1 km afstand. Uit de verschillende studies over de verspreiding van de genoemde soorten (kraanvogel en toendrarietgans) in de omgeving van de Deurnese Peel blijkt dat binnen deze contouren geen belangrijke voedselgebieden liggen (Bron: Provincie Noord-Brabant 2007¹; Arcadis 2006).

Effecten vluchtroute

In het MER is aangegeven dat het circuit aan de oostzijde een nooduitgang krijgt die aansluit op het daar gelegen pad en bij hoge uitzondering bijvoorbeeld in een calamiteitensituatie kan worden ingezet. Naar verwachting ligt de gebruiksfrequentie van deze uitgang zo laag (alleen in noodsituaties) dat het gebruik hiervan geen invloed zal hebben op de natuurlijke kwaliteit van het bos aan weerszijden van dit pad.

¹ Provincie Noord-Brabant 2007. Natuurgebiedsplan Peelvenen

Ontheffing flora – faunawet

Uit het overleg met Dienst Landelijke Gebied (DLG) die als adviseur van het ministerie van LNV dienen inzake de ontheffingsvergunning flora- en faunawet blijkt dat er geen obstakels worden gezien voor het verlenen van deze vergunning.

In de laatste conceptversie van het Natuuronderzoek (Groenplanning, versie 5 september 2007) wordt wat betreft de compensatieopgave uitgegaan van:

- De herinrichting van het bestaande circuit tot EHS gebied;
- Eén hectare fysieke compensatie voor het verlies aan broedareaal;
- Handhaving van en invulling geven aan de status van POG gebied voor de landbouwpercelen die ook tijdens wedstrijddagen als parkeerruimte dienen (8ha).

Expert judgement Alterra

De heer Reijnen van Alterra heeft kennis genomen van het MER en de bijlage Natuur. Op basis hiervan heeft hij beoordeeld of de geluideffecten (het verschil in belast oppervlak) op een correcte wijze zijn doorvertaald naar effecten op aanwezige vogelpopulaties. Uit zijn reactie blijkt (zie ook bijlage 3) dat in het ecologisch onderzoek:

- *De omvang van de door geluid belaste zones waar een effect op broedvogels is te verwachten sterk is overschat. De rangorde van de varianten zal daardoor niet veranderen. Wel is te verwachten dat bij varianten met afscherming van het circuit effecten op broedvogels nauwelijks nog een rol zullen spelen.*
- *De kwantificering van het effect in de met geluid belaste zones op basis van actueel aanwezige territoria heeft een aantal ecologische bezwaren. De oppervlakte van de zone lijkt een meer geschikte maat. Bovendien is ruim de helft van de in het MER gebruikte soorten voor de beoordeling van de varianten niet gevoelig voor geluid.*

Ter ondersteuning van de toetsing door Alterra zijn nieuwe geluidberekeningen uitgevoerd. Bij deze berekeningen is uitgegaan van etmaalwaarden in plaats van dagwaarden zoals ook toegepast in het onderzoek van Reijnen (zie bijlage 3). Dit is voor drie situaties nagegaan: het nulalternatief, gebaseerd op de huidige situatie, geluidvariant 1 en geluidvariant 6 (basisalternatief). De berekende contouren zijn op de kaarten 6 t/m 8 in bijlage 2 weergegeven. Indien in de berekening de geluideffecten wordt uitgegaan van etmaalwaarden wordt het beïnvloedingsgebied van de geluidemissie fors kleiner. De effecten op de fauna zijn dan navenant ook kleiner.

Effecten Circuitverplaatsing: netto winst of verlies?

De Commissie vraagt in haar memo van 27 juni 2007 (bijlage 1) of de verplaatsing van het circuit netto een verbetering of een verslechtering voor de natuur oplevert. Gelet op de inhoud van het MER Circuit de Peel en de inhoud van deze aanvulling wordt de volgende conclusie getrokken:

Gelet op de forse afname van de ruimtelijke invloedssfeer die alleen mogelijk is na verplaatsing van het circuit en gelet op de resterende risico's voor de natuurlijke kwaliteit in de directe omgeving van het circuit wordt de verplaatsing van het circuit als positief beoordeeld. Hierbij geldt wel als belangrijke voorwaarde dat bij de inrichting wordt uitgegaan van geluidvariant 6. Verder is belangrijk dat rond grote wedstrijden de verkeersstromen goed geregeld zijn.

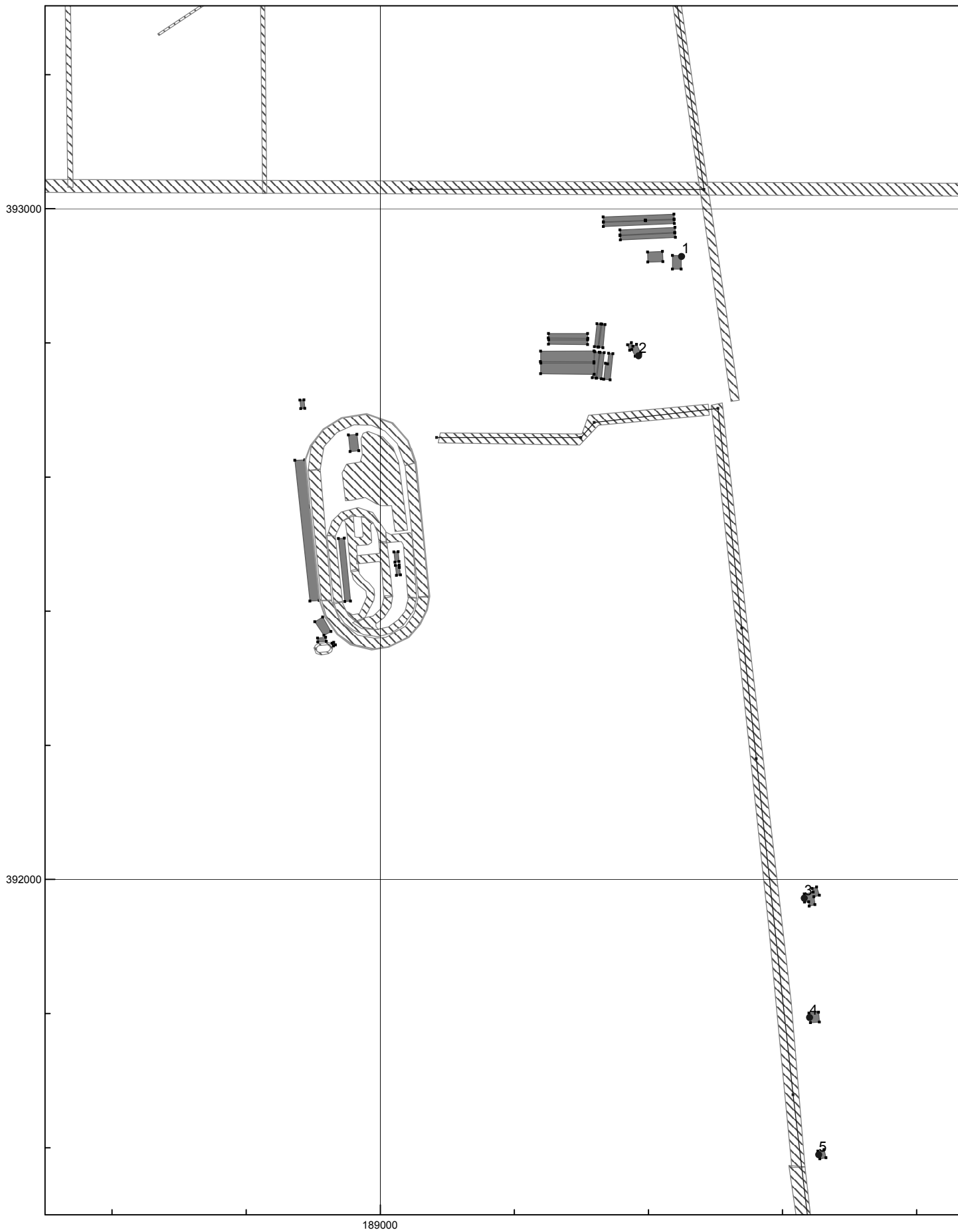
5 RECREATIE

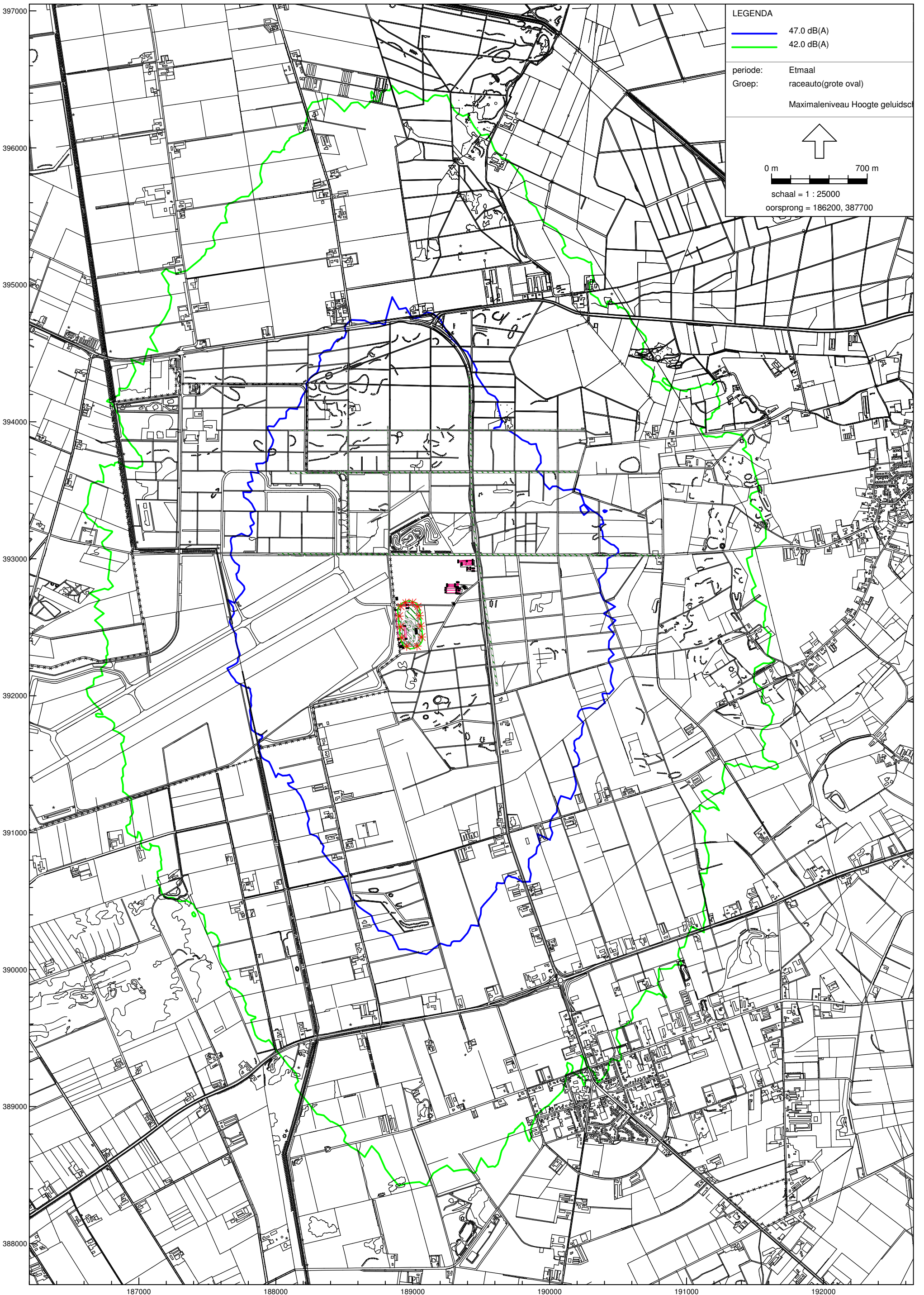
De Commissie vraagt om aan te geven welke invloed het voornemen zal hebben op de stiltebeleving van het landschap in de omgeving van het circuit. Ter indicatie hiervan is voor de reguliere gebruikssituatie (weekenddag en midweekdag) de 40 dB(A) geluidcontour berekend (zie bijlage 2, kaart 2 en 3). Hierbij wordt verondersteld dat buiten de 40 dB(A) geluidcontour een acceptabel geluidklimaat heerst om de stilte van een gebied te kunnen ervaren.

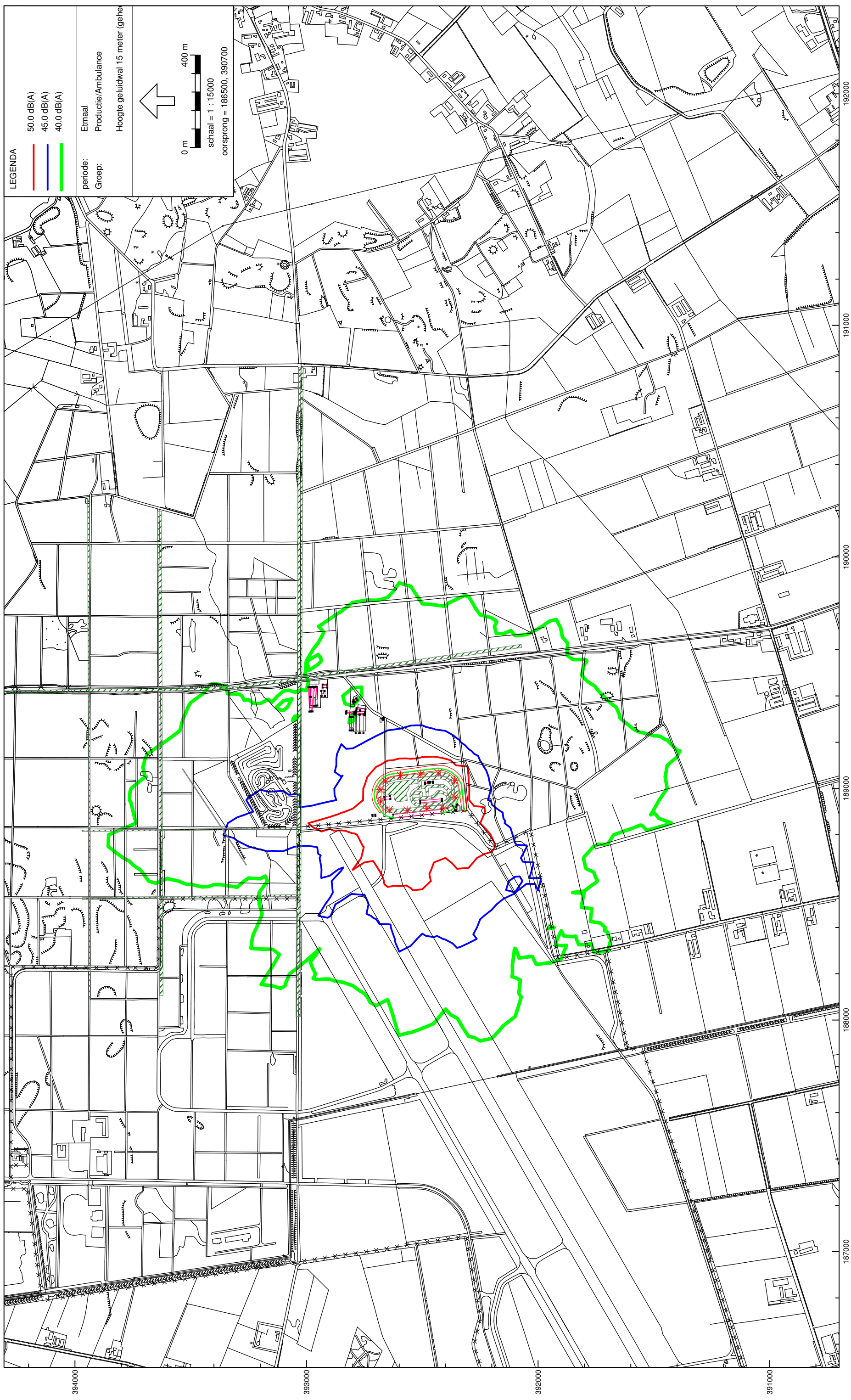
Uit de rekenresultaten blijkt het volgende:

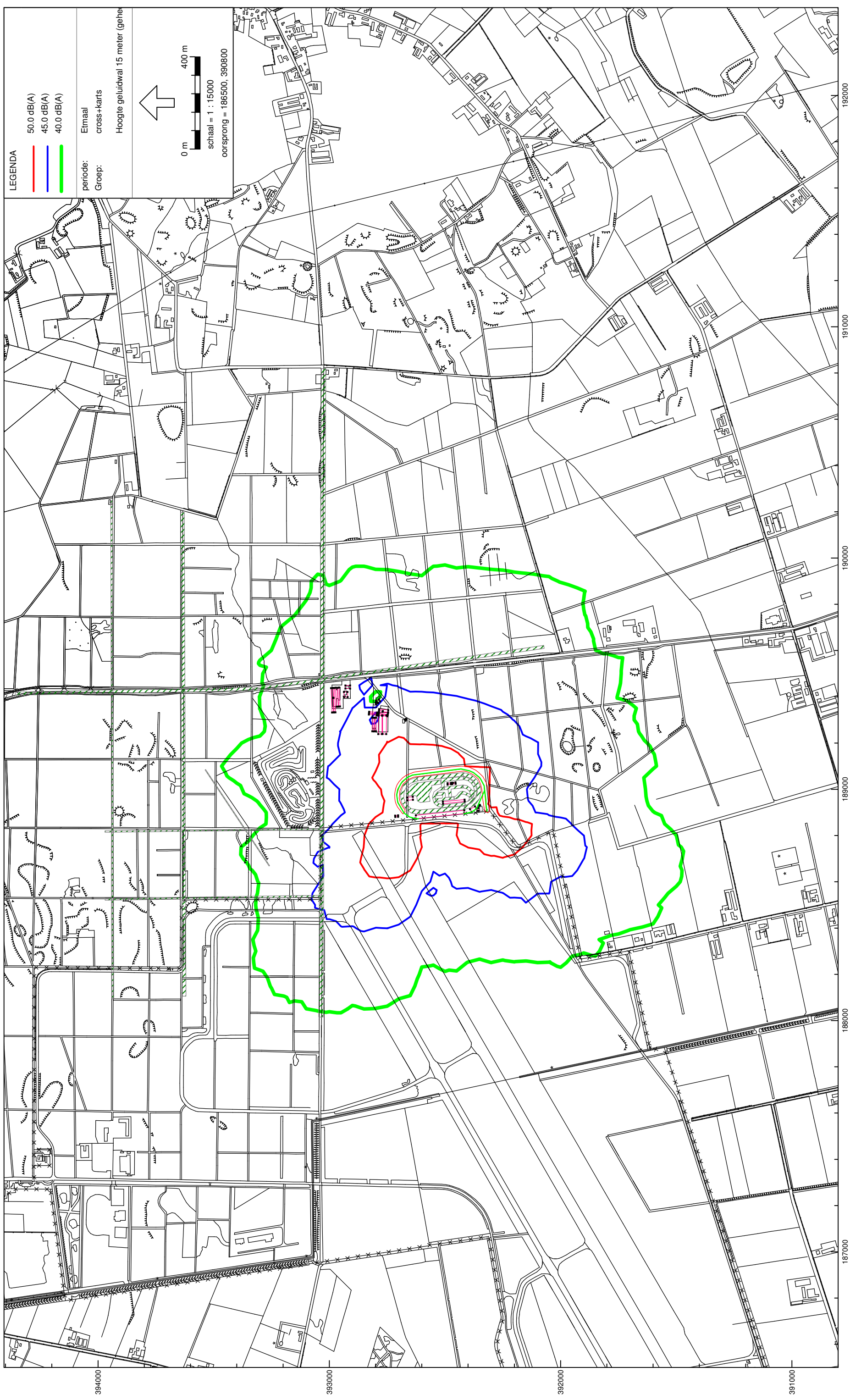
- Gedurende de midweekdagen ligt de 40 dB(A) contour aan de oost- en westzijde van het circuit op ongeveer 500 meter en aan de noord- en zuidzijde op ongeveer 1000 meter.
- Gedurende de weekenddagen ligt deze contour aan alle zijden van het circuit op ongeveer 1km afstand.

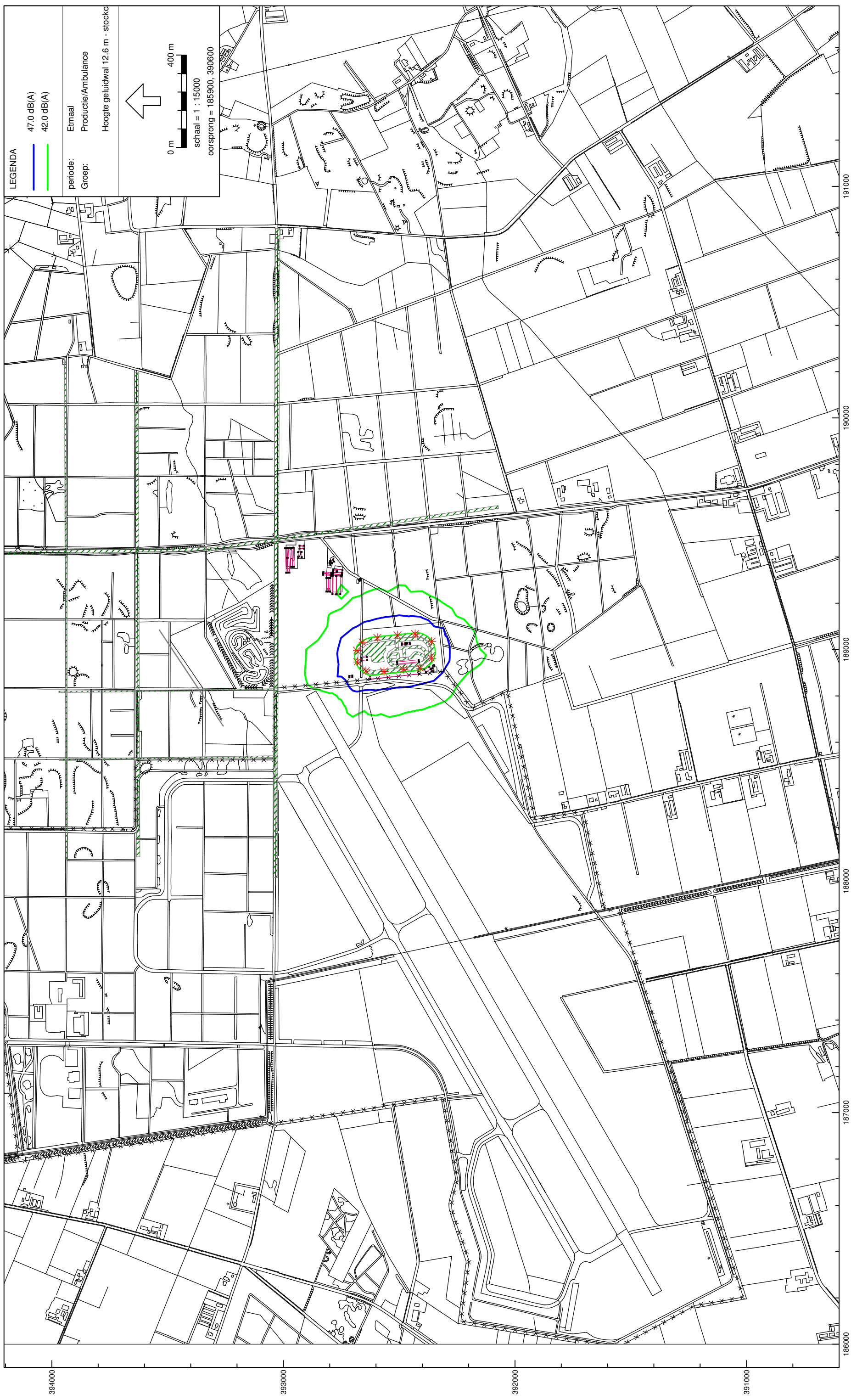
=O=O=O=

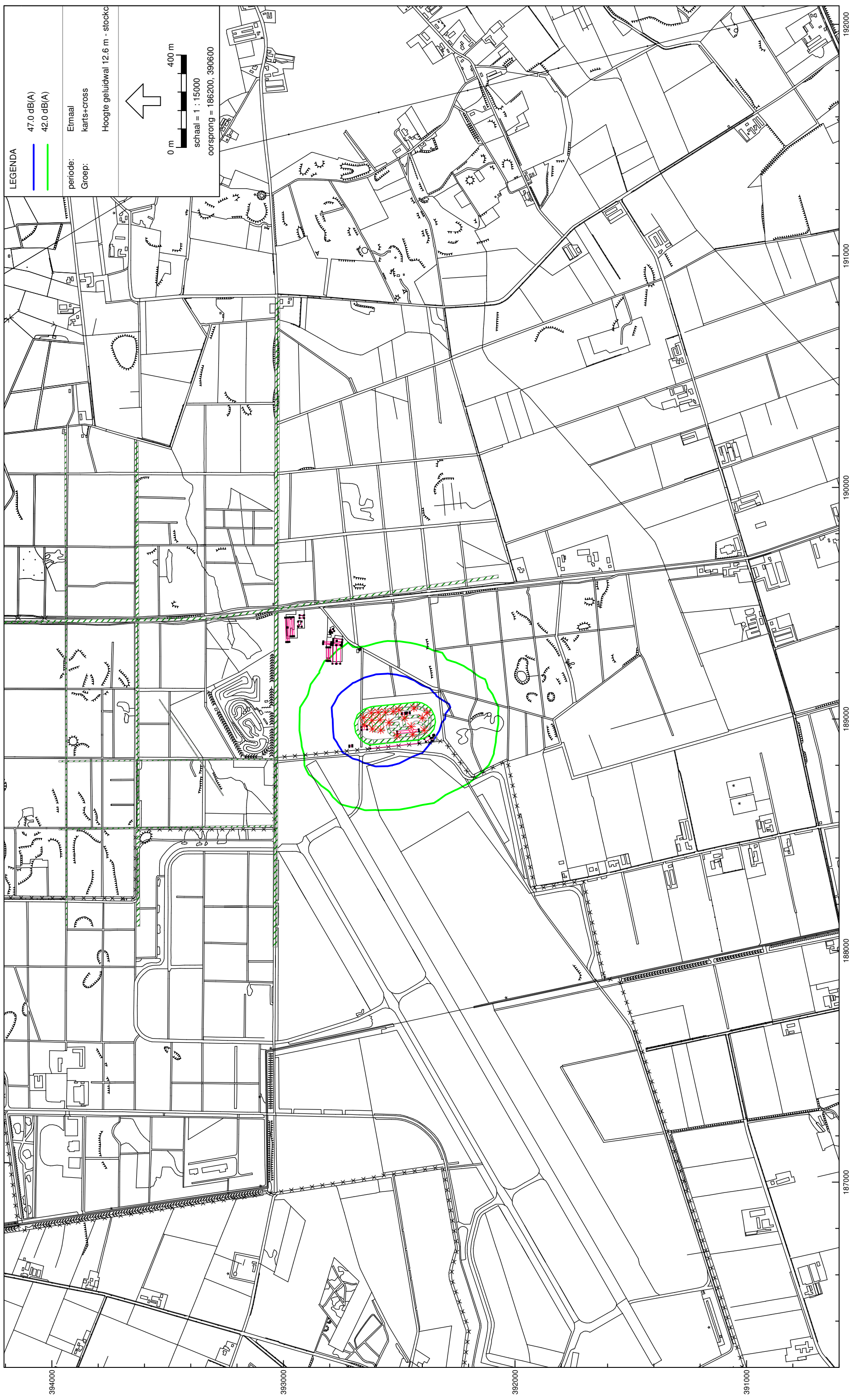


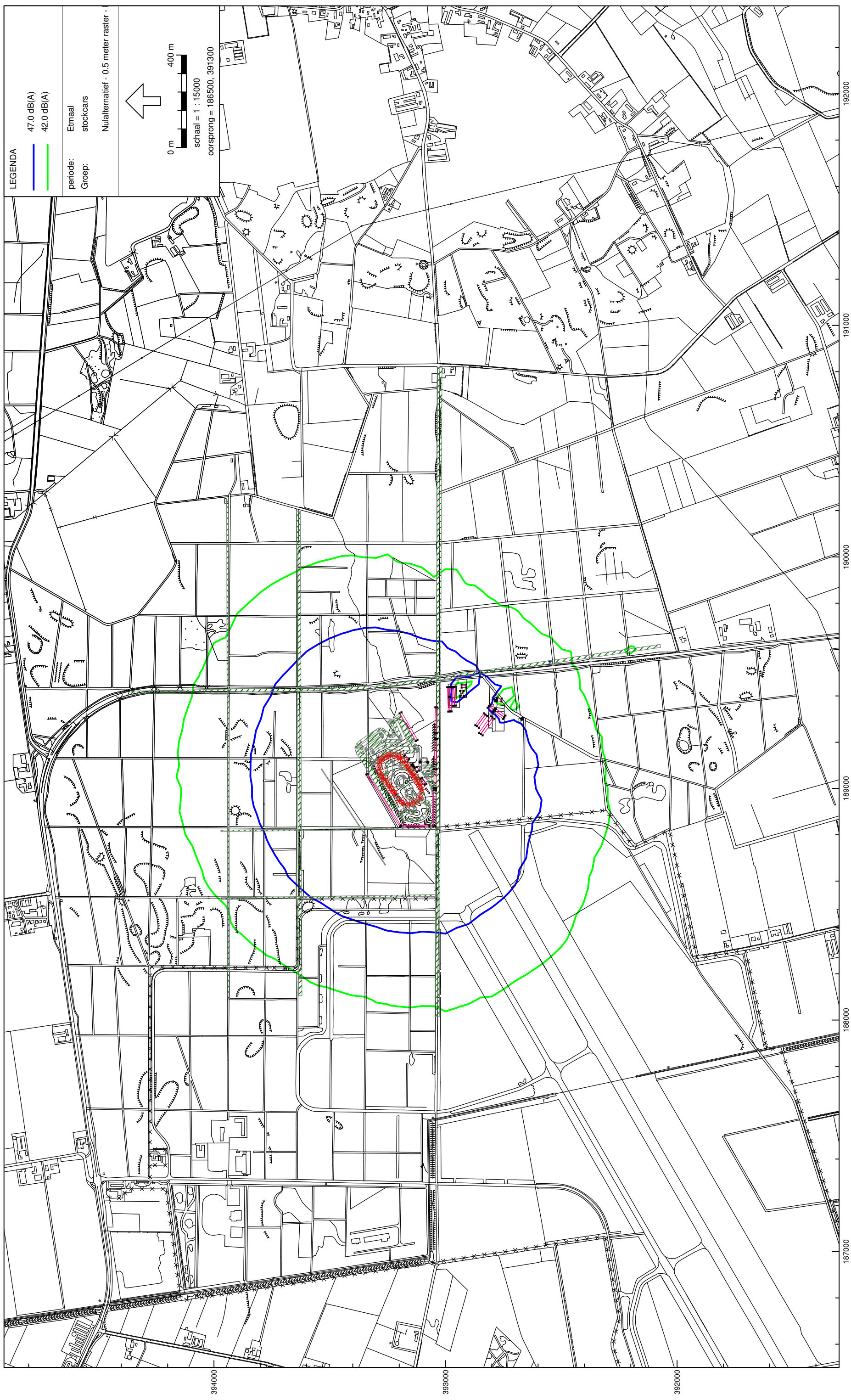




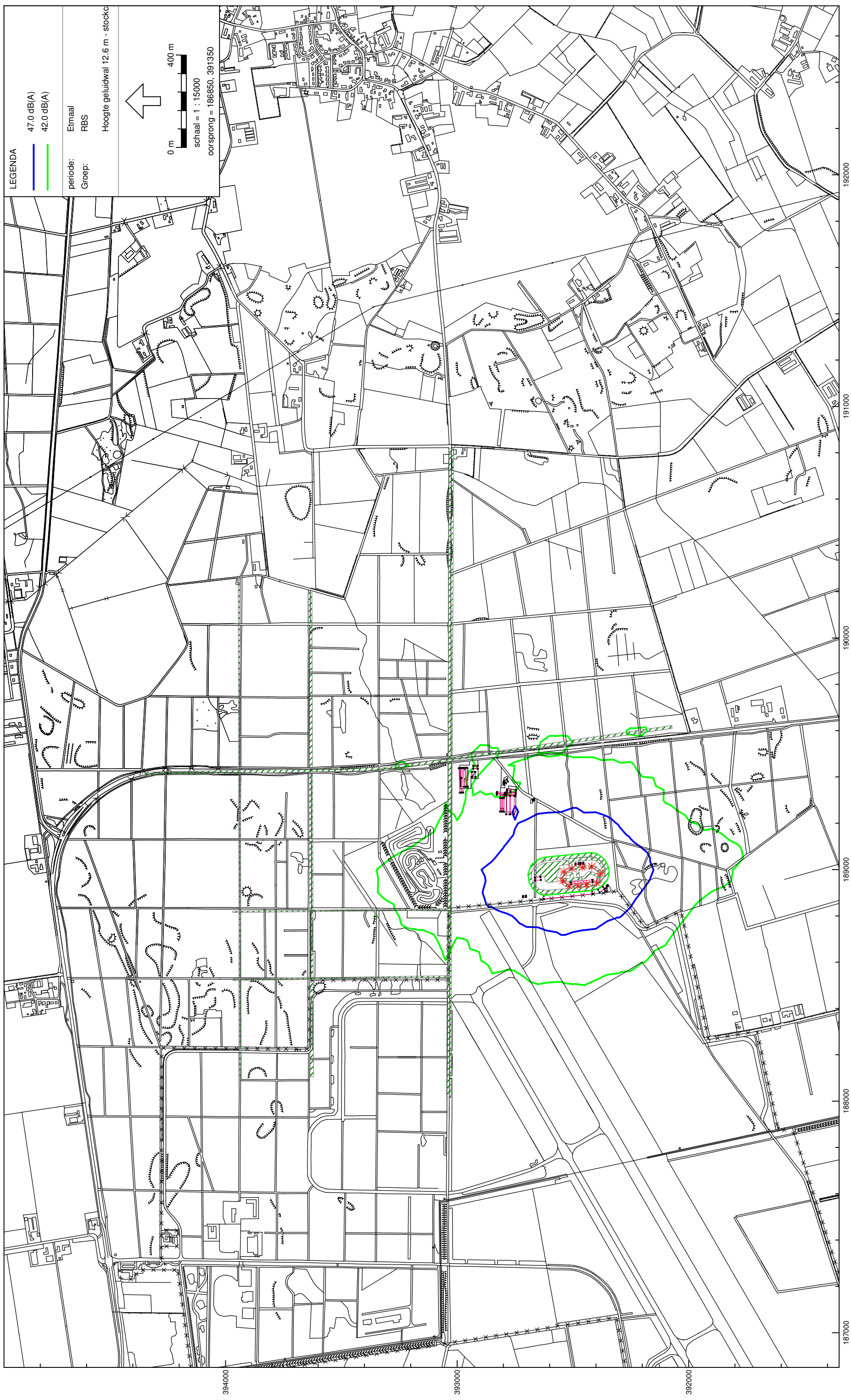












187000

188000

189000

190000

191000

192000

Beoordeling effectbepaling van geluid op broedvogels in het MER Circuit de Peel

Dr. M.J.S.M. (Rien) Reijnen
Wageningen UR, Alterra
rien.reijnen@wur.nl

9 september 2007

In opdracht van Royal Haskoning b.v.

Algemeen

Voor de bepaling van het effect van geluid op broedvogels gebruikt het MER resultaten van uitgebreid onderzoek naar het effect van verstoring door wegverkeer op broedvogels. Deze keuze sluit aan bij het karakter van het circuit, dat als een 'breed wegvak' is te beschouwen.

Bepaling van de door geluid belaste zones waar een effect op broedvogels is te verwachten

In het onderzoek naar de effecten van verstoring door wegen op broedvogels is de geluidbelasting door verkeer als verklarende variabele gebruikt en de dichtheid van broedvogels als effectvariabele (Reijnen et al. 1997; Reijnen & Foppen 2006). Hieruit volgen grenswaarden voor het geluidniveau: 42 en 47 dB(A). Beneden deze grenswaarden zijn geen effect meer vast te stellen. Deze grenswaarden zijn ook gebruikt in het MER. Een belangrijke voorwaarde voor het gebruik van deze grenswaarden is dat de berekening van de geluidbelasting op een vergelijkbare wijze plaats vindt. Twee aspecten zijn daarbij het meest relevant: de ontvangerhoogte en de periode waarover het geluidniveau wordt gemiddeld.

In studie naar het effect van verkeer op broedvogels is uitgegaan van een ontvangerhoogte van 0,5 meter en een periode van een etmaal (24 uur, gemiddeld van alle etmalen in de broedperiode). Het MER hanteert ook een ontvangerhoogte van 0,5 meter (med. Haskoning), maar voor de rekenperiode is uitgegaan van het daggemiddelde tijdens wedstrijddagen in plaats van een etmaalgemiddelde gedurende de hele broedperiode. Het gevolg is dat de omvang van de door geluidbelasting bepaalde zones waar een effect op broedvogels is te verwachten sterk is overschat. Nu kan als argument worden aangevoerd dat bij verkeer de geluidbelasting meer is verdeeld over het gehele etmaal dan bij een circuit. Dit zou de keuze voor een dagwaarde eventueel kunnen rechtvaardigen. Aan de nadere kant zijn in het MER alleen de wedstrijddagen beschouwd, dit zijn slechts ca. 15 dagen per jaar. Op dagen zonder wedstrijden (ca. 345 dagen) komt de zone met geluidbelasting nauwelijks buiten het circuitterrein (met afscherming; med. Haskoning). Deze situatie zal het meest bepalend zijn voor de omvang van door geluidbelaste zones waar een effect op broedvogels is te verwachten.

Kwantificering van verwacht effect op de beschouwde soorten

De effecten op de broedvogelsoorten baseren zich op aantasting van actueel aanwezige territoria. Daarbij is er vanuit gegaan dat de aanwezige territoria de prioritaire habitats weerspiegelen. Dit hoeft echter niet het geval te zijn. Het is bekend dat territoria van soorten niet elk jaar op dezelfde locaties liggen. Bovendien kan de potentie van het gebied groter zijn dan de huidige territoria aangeven. Vanuit een ecologisch standpunt heeft het de voorkeur de gehele door geluid belaste zone in beschouwing te nemen (zoals elders in het MER ook is gedaan, med. Haskoning). Het voorkomen van soorten is dan zo nodig te gebruiken om het belang van die zone of van het hele natuurgebied aan te duiden.

Verder kan in de overweging worden meegenomen dat de aantasting van de territoria in de belaste zone niet overal gelijk is. In de tweede helft van de belaste zone, die het verst van de geluidbron ligt, is de gemiddelde afname van de dichtheid 60% lager dan in de eerste helft (dicht bij de geluidbron). Ook zou in de overweging moeten worden meegenomen dat niet alle broedvogelsoorten effecten vertonen in de door geluid belaste zones. Een door SOVON uitgevoerd uitgebreid landelijk onderzoek naar de invloed van hoofdwegen op broedvogels laat zien dat voor ca. 50% van de soorten geen effecten konden worden aangetoond (Foppen et al. 2002; Reijnen & Foppen 2006). Van de 12 soorten

die in het MER zijn gebruikt voor het beoordelen van de varianten behoren er 7 tot de categorie 'niet gevoelig'. Dit zijn boomleeuwerik, buizerd, groene specht, grote bonte specht, havik, sperwer en torenvalk. Het weglaten van deze soorten zou de rangorde in de varianten kunnen beïnvloeden. Variant 6 blijft de voorkeur houden, omdat de omvang van de met geluid belaste zone hier veel kleiner is dan in andere varianten.

Belangrijkste conclusies

- De omvang van de door geluid belaste zones waar een effect op broedvogels is te verwachten is sterk overschat. De rangorde van de varianten zal daardoor niet veranderen. Wel is te verwachten dat bij varianten met afscherming van het circuit effecten op broedvogels nauwelijks nog een rol zullen spelen.
- De kwantificering van het effect in de met geluid belaste zones op basis van actueel aanwezige territoria heeft een aantal ecologische bezwaren. De oppervlakte van de zone lijkt een meer geschikte maat. Bovendien is ruim de helft van de in het MER gebruikte soorten voor de beoordeling van de varianten niet gevoelig voor geluid.

Reijnen, M.J.S.M.(R.), Foppen, R.P.B. and G. Veenbaas 1997. Disturbance by traffic of breeding birds: evaluation of the effect and considerations in planning and managing road corridors. *Biodiversity and Conservation* 1997, 6: 567-581.

Foppen, R., A. van Kleunen, W-B. Loos, J. Nienhuis & H. Sierdsema 2002. Broedvogels en de invloed van hoofdwegen, een nationaal perspectief. Onderzoeksrapport 2002/08 SOVON Vogelonderzoek Nederland, Dienst Weg- en waterbouwkunde, Delft.

Reijnen, R. & R. Foppen 2006. Impact of road traffic on breeding bird populations. In *The ecology of transportation: managing mobility for the environment* (eds J. Davenport & J.L. Davenport) 255-274. Springer, The Netherlands.

SMC Venray
Postbus 75
5800 AB Venray



Alvorens een coureur aan de training en of wedstrijden mag deelnemen, dient de coureur eerst met de auto naar de geluidskeuring te gaan.

Bij deze geluidskeuring dient de auto aan de volgende norm te voldoen.

Bij een toerental van 5000 rpm moet op een afstand van 5m, zowel voor als ook achter de auto, het geluidsniveau lager zijn dan 92 dB.

Bij goedkeuring wordt er een duidelijk zichtbare sticker geplakt op één verticale stijl aan van de rolkooi. Voor iedere wedstrijd heeft deze sticker een andere kleur. Voldoet de auto niet aan de hierboven gestelde norm, dienen er aanpassingen gedaan te worden en dient de auto opnieuw ter geluidskeuring te worden aangeboden.

Door het aanwezig zijn van de sticker is het voor de officials duidelijk dat de coureur met de auto mag trainen, dan wel aan de wedstrijden deelnemen.

Gedurende de training en of wedstrijd vinden er ook metingen plaats.

Deze metingen vinden plaats op de punten waar de auto's de hoogste snelheid hebben.

Op de start / finish lijn vindt dit plaats door middel van een vaste geluidsmeting die boven het circuit gemonteerd is.

Aan de overzijde van start / finish lijn wordt ook gemeten en wel handmatig, met uiteraard dezelfde meter als waar ook de geluidskeuring mee heeft plaatsgevonden.

Voldoet aan auto hier niet aan de boven gestelde norm dan wordt de coureur uit de wedstrijd genomen met behulp van de zwarte vlag. Deze auto dient dan alvorens weer aan de volgende manche deel te nemen weer te voldoen aan de geluidskeuring.

Circuit De Peel

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
en de aanvulling daarop**

28 september 2007 / rapportnummer 1829-104

1. OORDEEL OVER HET MER

De gemeente Venray heeft het voornemen om Circuit de Peel te verplaatsen. Dit circuit, dat gebruikt wordt voor diverse vormen van auto- en motorsport, is omgeven door een groot bosgebied. Sinds enige decennia is het circuit, dat hier gegroeid is door onder andere het streven van gemeente en provincie om lawaaisporten op één locatie te concentreren, al in gebruik en heeft intussen een regionale functie. Het is echter nooit opgenomen in een goedgekeurd bestemmingsplan.

Nu het bosgebied de status van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) heeft verkregen, wordt het niet haalbaar meer geacht het circuit op deze plaats te bestemmen, en wil gemeente Venray tot verplaatsing overgaan. Ten behoeve van het op te stellen bestemmingsplan en de milieuvergunning is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Initiatiefnemer van het voornemen is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Venray, het bevoegd gezag is de gemeenteraad.

De Commissie heeft bij toetsing aan de vastgestelde richtlijnen en de wettelijke inhoudseisen tussentijds tekortkomingen geconstateerd, die zij essentieel achtte voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de verdere besluitvorming. Deze tekortkomingen hadden betrekking op:

- de beschrijving van de ‘andere activiteiten’ (buiten de wedstrijden) op het circuit en de milieueffecten daarvan;
- de beschrijving van de effecten op natuur;
- een cijfermatige onderbouwing van de geluidseffecten.

Daarnaast had de Commissie nog een aantal vragen en opmerkingen die niet essentieel waren voor de besluitvorming, maar wel een bijdrage hieraan kunnen leveren.

Aanvullende informatie is in de notitie “Aanvulling MER Circuit de Peel” en bijbehorende bijlagen op 10 september aan de Commissie ter beschikking gesteld. De Commissie heeft deze aanvulling bij de beoordeling van het MER betrokken. Zij is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER samen met de aanvulling daarop aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. Dit wordt in hoofdstuk 2 van dit advies toegelicht. In hoofdstuk 3 komen de overige vragen en de beantwoording daarvan aan bod.

De aanvulling heeft niet ter inzage gelegen. Insprekers zijn dus niet in de gelegenheid geweest kennis te nemen van de inhoud van de aanvulling. De Commissie beveelt aan om deze notitie bij de eerstvolgende mogelijkheid openbaar te maken.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Beschrijving andere activiteiten en de milieueffecten daarvan

MER

In het MER was nog niet ingegaan op de te verwachten ‘andere activiteiten’ dan de wedstrijden¹ (trainingen, incentive dagen, testen etc). Dit is echter noodzakelijk om voor het *totale gebruik* de milieueffecten in beeld te kunnen brengen.

Aanvulling

In de aanvulling is helder in beeld gebracht wanneer en hoe vaak andere activiteiten dan de wedstrijden plaatsvinden op het circuit. In de rest van de aanvulling zijn deze activiteiten meegenomen in de berekening van de totale effecten.

2.2 Beschrijving effecten op natuur

MER

De Commissie constateerde dat de natuurinformatie in het MER op een aantal punten onvolledig was:

- Uit het MER blijkt dat de gekozen locatie van de drie beschreven locaties de meest negatieve effecten heeft voor natuur. Hier wordt onder andere 15,8 ha. Provinciale Ontwikkelingszone Groen aangetast. Daarbij komt dat het MER indiceert dat de dichtheid in populaties broedvogels niet toeneemt met de afstand tot het huidige circuit. De Commissie stelde daarom de vraag wat de winst voor natuur is van de verplaatsing van het circuit.
- Het natuuronderzoek is beperkt tot een studiegebied dat grofweg overeenkomt met het gebied waar de natuur effecten ondervindt, wanneer voor geluidsvariant 6 gekozen wordt. Wanneer voor een andere geluidsvariant zou worden gekozen, is het gebied waar effecten kunnen optreden groter. De Commissie constateerde dat voor dit grotere gebied de natuurwaarden niet zijn geïnventariseerd en dus ook niet meegewogen in het MER.
- Uit het MER blijkt dat met name voor broedvogels veel negatieve effecten kunnen optreden door de hoge geluidsbelasting. Deze negatieve effecten treden zelfs nog op bij het toepassen van geluidsvariant 6. Er is daarom een ontheffing van de Flora- en faunawet benodigd. Dit geldt ook voor het parkeerterrein, aangezien uit het natuuronderzoek blijkt dat hier de Graspieper en Veldleeuwerik (beide als ‘gevoelig’ aangeduid op de Nederlandse Rode Lijst) broeden. Voor het verstoren van vogels is een uitgebreide toets noodzakelijk². In het MER was niet aannemelijk gemaakt dat een ontheffing van de Flora- en faunawet verkregen kan worden.
- In het MER was er van uitgegaan dat er geen effecten op Natura 2000-gebieden optreden. De Bult (onderdeel van Natura 2000-gebied de Deurnse Peel) is overwinteringsgebied voor Rietgans en pleistergebied voor de Kraanvogel. Het circuit kan via externe werking (bijvoorbeeld aantasting van het foeragegebied) negatieve gevolgen hebben voor de instandhou-

¹ Inspraakreactie nr. 3 wijst er onder andere op dat met jaarrond-trainingen geen rekening is gehouden.

² Voor vogels geldt dat een ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet aan een zogenaamde uitgebreide toets wordt onderworpen.

dingdoelstellingen van dit gebied. In het MER was niet beoordeeld of significante gevolgen zijn uit te sluiten.

- Uit het MER is op te maken dat er een ontsluitingsweg over 150 meter door EHS-gebied loopt. In het MER was niet ingegaan op de verstoringeffecten van het weggebruik op dit traject.

Aanvulling

In de aanvulling zijn deze punten helder en gestructureerd uitgewerkt. Hieruit blijkt het volgende:

- De gekozen locatie scoort op andere milieuaspecten dan natuur het beste. Bovendien leidt het voorkeursalternatief ook op het gebied van natuur tot een verbeterde situatie, door een fors beperkter ruimtebeslag in de EHS en het afnemen van het geluidsbelaste oppervlak.
- Uit de aanvulling wordt duidelijk dat geluidsvariant 6 intussen een integraal onderdeel van het voorkeursalternatief en uitgangspunt voor het bestemmingsplan is geworden. Bovendien blijkt ook dat het vergroten van het studiegebied weinig waarde toevoegt bij het vergelijken van de alternatieven op hun effecten op verschillende vogelsoorten.
- In de aanvulling geeft de initiatiefnemer aan dat op basis van een gesprek met de Dienst Landelijk Gebied geen obstakels worden gezien voor het verlenen van een ontheffing van de Flora- en faunawet.
- Uit de aangeleverde informatie blijkt dat de geluidscontouren van het voornemen buiten het begrensde Natura 2000-gebied blijven. Bovendien heeft de initiatiefnemer aan de hand van twee beschikbare studies aannemelijk gemaakt dat het circuit geen gevolgen zal hebben voor functionele gebieden die van belang zijn voor de doelsoorten van het Natura 2000-gebied. Er is dus geen sprake van externe werking.
- Tenslotte blijkt uit de aangeleverde informatie dat de ontsluitingsweg door de EHS een vluchtroute betreft die enkel bij noodgevallen gebruikt zal worden³. Hierdoor zijn geen belangrijke milieugevolgen te verwachten.

2.3 Geluid

MER

In het MER was de cijfermatige onderbouwing van de geluidseffecten onvoldoende. Zo miste de Commissie:

- de maximale geluidsniveaus. Hieronder worden de geluidspieken tijdens wedstrijden verstaan;
- de geluidsbelasting ter hoogte van de woningen binnen de vast te stellen geluidszone. Hierdoor was onduidelijk of aan de te stellen geluidsnormen kan worden voldaan ter hoogte van de woningen;
- de maximale geluidsbelasting ter hoogte van de woningen;
- de geluidsbelasting ten gevolge van indirecte hinder.

Ook was onduidelijk welke beoordelingshoogte is gehanteerd voor het berekenen van de geluidsimpact op mens en natuur. Deze gegevens, tezamen met de vast te stellen geluidszone, zijn noodzakelijk voor de vergunningverlening. De vergunbaarheid van het voornemen was daarmee onbekend. Of de gegeven alternatieven, waaronder de gekozen locatie, wel reële alternatieven zijn, kon dus niet vastgesteld worden.

³ In inspraakreactie nr. 1 wordt erop gewezen dat de EHS over 150m. doorsneden wordt.

Aanvulling

In de aanvulling heeft de initiatiefnemer gekwantificeerd wat de te verwachten geluidsbelasting is op de meest nabij gelegen woningen tijdens wedstrijden, tijdens normaal gebruik en wat de geluidspieken zijn. Daarbij is aannemelijk gemaakt dat deze binnen de norm blijven. Ook voor de geluidsbelasting ten gevolge van indirecte hinder is aannemelijk gemaakt dat deze binnen de norm blijft.

De aanvulling maakt daarbij duidelijk dat als beoordelingshoogten van het geluid voor mens en natuur hoogten van vijf meter resp. een halve meter zijn aangehouden. Dit acht de Commissie terecht.

3. OVERIGE OPMERKINGEN

3.1 Luchtkwaliteit

MER

In het MER was nog geen aandacht besteed aan de onverbrande restproducten uit de brandstoffen en de effecten hiervan op de luchtkwaliteit⁴.

Aanvulling

In de aanvulling wordt onderbouwd dat het voornemen binnen de randvoorwaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 blijft.

3.2 Handhaving

MER

In het MER was niet beschreven hoe de initiatiefnemer ervoor zorgt dat de geluidsemisatie tot de gewenste hoogte beperkt blijft (controle- en handhavingmechanismen).

Aanvulling

In de aanvulling gaat de initiatiefnemer in op het reeds toegepaste beleid van het circuit voor geluidskeuringen en -metingen. Hiermee is de benodigde informatie aanwezig.

3.3 Natuurcompensatie

MER

In het "Natuuronderzoek MER ten behoeve van het Circuit de Peel" werd vastgesteld dat verschillende in het MER beschreven alternatieven en varianten leiden tot een compensatieverplichting. In het MER wordt echter niet ingegaan op de wijze waarop men dit wil doen, terwijl in de bij het MER gevoegde "Provinciale beleidsregel compensatie" wordt gesteld dat compensatie en aantasting tegelijk gereed moeten zijn.

Aanvulling

In de aanvulling wordt aangegeven hoe men wil compenseren, maar nog steeds niet wanneer.

⁴ Inspraakreactie 3 wijst erop dat onder luchtkwaliteit meer factoren moeten worden meegenomen dan fijn stof en NO₂.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag om in haar besluit helderheid te verschaffen over de termijn van de compensatie.

3.4 Recreatie

MER

In het MER was nog geen aandacht geschonken aan de te verwachten effecten van het voornemen (inclusief de andere activiteiten dan de wedstrijden) op de (stille) recreatie in het gebied⁵.

Aanvulling

De initiatiefnemer is in de aanvulling er van uitgegaan dat buiten de 40 dB(A)-geluidscontour geen geluidshinder meer optreedt. Deze contour is vervolgens berekend voor midweek- en weekenddagen. Dit geeft voldoende inzicht in de te verwachten geluidsbeleving door stille recreatie.

⁵ Inspraakreacties 2 en 3 vragen om aandacht voor de effecten van het voornemen op de stille recreatie.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: college van burgemeester & wethouders van de gemeente Venray

Bevoegd gezag: gemeenteraad van Venray

Besluit: bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: D.43

Activiteit: verplaatsing van een circuit

Betrokken documenten

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuumstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in: "Peel en Maas" d.d.19 oktober 2006

aanvraag richtlijnenadvies: 11 oktober 2006

ter inzage legging startnotitie: 20 oktober t/m 30 november 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 21 december 2006

richtlijnen vastgesteld: 27 maart 2007

kennisgeving MER in: "Peel en Maas" d.d. 22 juni 2007

aanvraag toetsingsadvies: 20 juni 2007

ter inzage legging MER: 22 juni t/m 2 augustus 2007

toetsingsadvies uitgebracht: 28 september 2007

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

Ing. E.H.A. de Beer

ir. J.A. Huizer

drs. B. Korf alleen toetsing

prof.dr.ir. F.M. Maas

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter toetsing)

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. Ministerie van LNV, vestiging Zuid; Eindhoven
2. Stichting Dorpsraad Merselo; Merselo
3. Stichting Milieufederatie Limburg; Roermond
4. Waterschap Peel en Maasvallei; Venlo

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Circuit De Peel en de aanvulling daarop

De gemeente Venray wil Circuit de Peel verplaatsen. Dit circuit ligt in een groot bosgebied dat Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is geworden. Voor het op te stellen bestemmingsplan en de milieuvergunning is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

ISBN: 978-90-421-2173-7