

1640-102

Milieu Effect Rapport Motorcrossterrein Zuidwolde

Deel A Hoofdrapport

Motorcrossclub Zuidwolde, Provincie
Drenthe, Gemeente de Wolden

27 april 2007

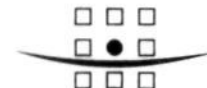
Definitief rapport

9S0676



ROYAL HASKONING

thinking in
all dimensions

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

Chopinlaan 12
Postbus 8064
9702 KB Groningen
+31 (0)50 521 42 14 Telefoon
050-5261453 Fax
info@groningen.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Milieu Effect Rapport Motorcrossterrein
Zuidwolde

Verkorte documenttitel MER Motorcrossterrein

Status Definitief rapport

Datum 27 april 2007

Projectnaam MER Motorcrossterrein Zuidwolde

Projectnummer 9S0676

Opdrachtgever Motorcrossclub Zuidwolde, Provincie
Drenthe, Gemeente de Wolden

Referentie 9S0676/R04/FNI/Gron

Auteur(s) Jan van Grootheest, Femke Niekerk

Collegiale toets Evert Holleman

en vrijgave door Evert Holleman

Datum/paraaf 27-04-2007

to l.a. 

SAMENVATTING

1. Inleiding

Ten noordoosten van Zuidwolde ligt een motorcrossterrein dat sinds eind jaren zestig wordt gebruikt door motorsporters van de motorcrossclub Zuidwolde (MCCZ). De motorcrossactiviteiten op het terrein zijn in het najaar van 2005 gestopt vanwege het ontbreken van de milieuvergunning.

De MCCZ is in samenspraak en in overeenstemming met beleid van de provincie Drenthe en de gemeente De Wolden opnieuw de procedure gestart voor het verkrijgen van een milieuvergunning. Met het opnieuw starten van de motorcrossactiviteiten streeft de club de volgende doelen na (MCCZ, 2006):

- Het reguleren en organiseren van motorcrossactiviteiten middels een trainingsfaciliteit. Hierdoor beoogt de MCCZ het zogenaamde wildcrossen in de regio tegen te gaan en de belasting op natuurwaarden in andere gebieden te beperken.
- Het bedrijven van motorcrossactiviteiten op een specifieke inrichting voor de motorsport, een en ander in lijn met de Beleidsnota van de Provincie Drenthe uit 1987. Hiertoe heeft de MCCZ sinds 1987 een pachtovereenkomst met de eigenaresse van het terrein.
- Een eenduidige gesprekspartner te zijn voor omwonenden, (recreatie)bedrijven en overheden.

Om de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten van de MCCZ in beeld te brengen, is een milieueffectrapportage (m.e.r.) gemaakt. In dit milieueffectrapport (MER) worden locatie-alternatieven niet opnieuw op hun milieueffecten beoordeeld, omdat de locatie is vastgelegd in het POP I en II van de provincie Drenthe.

2. Gebiedsbeschrijving

Plangebied

Onder het plangebied wordt in deze m.e.r.-studie het terrein van de crossbaan zelf verstaan. Het motorcrossterrein is circa 5 hectare groot en ligt in het gebied tussen Hoogeveen en Zuidwolde, binnen de grenzen van de gemeente De Wolden. Aan de westzijde wordt het terrein begrensd door de rijksweg N48, van Hoogeveen naar Ommen. Aan de zuidkant loopt de Zuidwolder waterlossing. Aan de noord- en oostzijde liggen akkers. Het terrein is bereikbaar vanaf een pechplaats van de N48. De pechplaats deed in het verleden ook dienst als parkeerplaats voor het motorcrossterrein.

Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarbinnen mogelijk milieueffecten van de motorcrossactiviteit optreden. Dit wordt bij motorcrossactiviteiten met name bepaald door de uitstraling van het geluid en de gevolgen daarvan voor omwonenden en fauna.

Binnen dit gebied bevinden zich enkele woonkernen. De belangrijkste functies in het gebied zijn natuur en landbouw. Zuidelijk van het plangebied staan enkele boerderijen relatief dichtbij de crossbaan en ligt het natuurgebied Klein Zwitserland. In zuidwestelijke richting bevinden zich onder andere Camping Klein Zwitserland en Bungalowpark De Larix. Ten westen van het plangebied ligt op korte afstand Camping De Bulte.

Beschrijving van de baan

De crossbaan zelf is circa 1.100 meter lang en gemiddeld 5 meter breed. De baan loopt vooral door het beboste gebied van het terrein en ligt plaatselijk op enkele meters van een ven. De crossbaan kenmerkt zich door een verdiepte ligging met een aantal heuveltjes. Het hoogteverschil ten opzichte van het maaiveld verschilt tussen -1,5 m en 1,5 m. De schansen vormen de hoogste delen van de baan. De verdiepte ligging is veroorzaakt door inslijting als gevolg van het crossen. Aan de rand van de baan zijn op 8 plaatsen zakputten gegraven om overtollig water van de baan op te vangen.

3. Beoordelingskader

De activiteiten op het motorcrossterrein hebben effecten op het woon- en leefmilieu en op natuur en water. Daarnaast is er bijvoorbeeld ook de invloed van de N48 op deze milieuaspecten. Onderstaande tabel biedt een overzicht van de relevante milieueffecten en hun beïnvloedingsfactoren.

Milieuaspecten	Beïnvloeding door activiteit MCCZ	Beïnvloeding door andere factoren
<i>Woon- en leefmilieu</i>		
Geluid	Trainingen en wedstrijden Verkeersaantrekkende werking	• Autoweg N48
Luchtkwaliteit	Trainingen en wedstrijden Verkeersaantrekkende werking	• Autoweg N48
Hinderbeleving	Trainingen en wedstrijden Verkeersaantrekkende werking	• Autoweg N48
<i>Natuur en water</i>		
Verstoring fauna door geluid	Trainingen en wedstrijden Verkeersaantrekkende werking	• Autoweg N48
Verdroging	Inrichting crossbaan	• Zuidwolder waterlossing*
Barrièrewerking	Inrichting crossbaan	• Autoweg N48 • Zuidwolder waterlossing • Landbouwgronden

Toelichting

* De invloed van de Waterlossing wordt getoetst in het MER

4. Alternatieven en varianten

Referentiesituatie

Om de effecten van de motorcrossactiviteiten te kunnen vergelijken met een situatie zonder motorcrossactiviteiten, is het belangrijk om de referentiesituatie vast te stellen. In deze specifieke situatie is dit lastig, omdat het terrein niet meer aangelegd hoeft te worden, maar al sinds eind jaren '60 in gebruik is. Het bevoegd gezag heeft via de richtlijnen de referentiesituatie gedefinieerd als:

- De huidige situatie (in het jaar 2006) zonder motorcrossactiviteiten op het terrein.
- De autonome ontwikkelingen tot 2020.
- Voor het aspect verdroging is echter uitgegaan van de situatie plangebied na verlegging van de Waterlossing in 1964 en voor aanvang van de motorcrossactiviteiten (ongeveer periode 1965-1970).

Basisalternatief

Het basisalternatief is gebaseerd op de huidige situatie van het motorcrossterrein, waarbij de komende jaren (tot 2020) motorcrossactiviteiten plaats vinden. Op het terrein vinden trainingen en trainingswedstrijden van de MCCZ plaats. Tijdens een training zullen er maximaal acht motoren gelijktijdig actief zijn. Tijdens een trainingswedstrijd zullen dit er maximaal twaalf zijn. Per jaar zullen maximaal acht trainingswedstrijden gehouden worden, verspreid over de maanden maart tot en met juni, september en oktober. De baan zal voor trainingen en trainingswedstrijden samen geopend zijn gedurende 13 uur per week, verspreid over de woensdag, zaterdag en zondag.

De MCCZ heeft het voornemen om een parkeerplaats in te richten aan de oostzijde van het terrein. Om de nieuwe parkeerplaats te bereiken is een brug nodig over de Zuidwolder waterlossing.

Voorkeursalternatief en Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

De MCCZ heeft in overleg met provincie en gemeente het Voorkeursalternatief samengesteld. In dit alternatief wordt ten opzichte van het basisalternatief een aantal mitigerende en compenserende maatregelen getroffen. Voor de samenstelling van het MMA is uitgegaan van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu, binnen de competentie van de MCCZ.

5. Integrale effectvergelijking

De effecten van de alternatieven worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Daarbij zijn de volgende kwalitatieve scores gehanteerd:

---	Zeer negatief ten opzichte van referentie (indien van toepassing: voldoet niet aan wettelijke normen)
--	Negatief ten opzichte van referentie (kritische periode / kwetsbare groepen)
-	Matig negatief ten opzichte van referentie
0	Niet onderscheidend ten opzichte van referentie
+	Matig positief ten opzichte van referentie
++	Positief ten opzichte van referentie
+++	Zeer positief ten opzichte van referentie

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de relatieve score van het basisalternatief, het voorkeursalternatief en het MMA ten opzichte van de referentiesituatie.

		Referentie situatie	Basis alternatief	Voorkeurs alternatief	MMA
Woon- en leefmilieu					
Geluid	Geluidbelasting op de omgeving*	0	--	--	-
Luchtkwaliteit	Belasting omgeving fijn stof en NO ₂	0	-	-	-
Hinderbeleving	Beleving van hinder in directe omgeving	0	--	--	-
	Beleving hinder in de rest van de provincie (wildcrossen)	0	++	++	+
Natuur en water					
Verstoring fauna door geluid	Verstoring vogels Effect binnen 42 dB(A) contour	0	--	--	-
	Verstoring das Effect binnen 250 m. van bron	0	-	-	0
	Verstoring heikikker	0	0	0	0
	Verstoring binnen EHS gebieden	0	--	--	-
Verdroging (flora)	Beïnvloeding (schijnspiegel) van door verandering bodemprofiel en effecten op doelsoorten	0	--	--	0
Barrièrewerking	Barrièrewerking voor: grotere zoogdieren en amfibieën en reptielen	0	-	+	+

Toelichting

- * Afgeleid van:
- Geluidbelasting woningen en campings binnen vastgestelde 50 dB(A) geluidzone
 - Maximale geluidniveaus woningen en campings
 - Cumulatieve geluidbelasting

5.1 Woon- en leefmilieu

Geluid

In de *referentiesituatie* is de N48 de belangrijkste geluidsbron in de omgeving van het plangebied. Als gevolg van een verwachte groei van de verkeersintensiteit in de toekomst, zal de geluidbelasting van de weg op de omgeving toenemen.

De effecten op geluid in het *basisalternatief* worden negatief beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (--). De beoordeling is negatief omdat de omvang van het geluidbelaste oppervlak toeneemt, waarbij de (relatieve) toename het grootst is in de avondperiode. Daarnaast neemt de geluidbelasting in de gebieden die al belast zijn door de N48, toe. Er is geen sprake van overschrijding van wettelijke normen.

Voor geluid geldt dat de effecten op de omgeving (woningen en campings) negatief zijn. De negatieve effecten zijn vooral te beperken door niet te crossen in de avondperiode, een mitigerende maatregel behorende tot het *MMA*. De activiteiten van de motorcross passen bij alle alternatieven binnen de wettelijke normen (Wet geluidhinder en Wet milieubeheer).

Luchtkwaliteit

De jaargemiddelde concentraties (achtergrondconcentratie) van NO₂ en fijn stof blijven in de *referentiesituatie* ruim beneden de grenswaarde van het Besluit luchtkwaliteit. Toename van de concentraties worden veroorzaakt door extra verkeer en door motorcrossactiviteiten.

De effecten op de luchtkwaliteit zijn voor alle alternatieven beoordeeld als matig negatief (-) ten opzichte van de referentiesituatie. De alternatieven vallen allen ruim binnen de wettelijke eisen gesteld in het Besluit luchtkwaliteit.

Hinderbeleving in de directe omgeving

In de *referentiesituatie* is de belangrijkste bron van hinder de N48.

Door de omwonenden van het motorcrossterrein wordt het geluid als belangrijkste oorzaak van hinder aangemerkt (*basisalternatief*). Het feit dat het geluid van de motorcross een tonaal geluid is met een wisselende geluidsterkte, versterkt de hinder. De hinder wordt met name ondervonden in de avondperiode en in vakantieperiodes (en bijvoorbeeld de woensdagavond voor Hemelvaartsdag). Ook geluidsemissies als gevolg van wildcrossen worden als hinderlijk ervaren. De effecten worden beoordeeld als negatief voor de omwonenden (- -).

De hinder wordt in het *voorkeursalternatief* en in het *MMA* beperkt door niet te crossen in de avondperiode en/of door minder te crossen in de vakantieperiodes. Op grond van deze maatregelen scoort het *MMA* gunstiger dan het basisalternatief. In het voorkeursalternatief wordt wel minder gecrost in de avondperiode, maar de score blijft negatief. Er wordt immers nog steeds gecrost in de avondperiode.

Hinderbeleving door wildcrossen

De milieueffecten die beschreven zijn voor de activiteiten van de motorcrossactiviteiten op het terrein bij Zuidwolde zullen, met uitzondering van de effecten op verdroging, vaak ook optreden bij wildcrossen. Omwonenden ondervinden veel hinder van het wildcrossen, mede omdat geen overleg over tijden mogelijk is. Wildcrossen heeft daarnaast een verstorend effect op vogels en kan, afhankelijk waar gecrost wordt negatieve effecten hebben voor zoogdieren, amfibieën en reptielen. Ook zijn negatieve effecten op de flora niet uit te sluiten. De omvang van dat verstoorde gebied is waarschijnlijk groter dan wanneer gecrost wordt op één terrein.

Naar verwachting van de provincie en de MCCZ zal het wildcrossen afnemen als gevolg van legalisatie van het motorcrossterrein. De noodzaak is minder aanwezig omdat een

faciliteit wordt geboden. De negatieve effecten van het wildcrossen zullen in het *basisalternatief* en het *voorkeursalternatief* daarmee eveneens afnemen. Dit effect wordt positief beoordeeld (++) ten opzichte van de referentiesituatie. De verwachting is dat bij het *MMA* de afname van het wildcrossen minder zal zijn in vergelijking met het *basisalternatief* omdat de mogelijkheden om te crossen op de crossbaan bij Zuidwolde beperkter zijn.

5.2 Natuur en water

Verstoring fauna door geluid

Uit eerder onderzoek is gebleken dat van verstoring van fauna door geluid sprake kan zijn bij vogels, dassen, heikikkers en in bijzondere gebieden.

Vogels

Als gevolg de geluidsbelasting door de N48 zullen de meest verstoringsgevoelige vogelsoorten zich waarschijnlijk niet in de nabijheid van de weg vestigen en ook niet op het motorcrossterrein. Door het continue karakter van het geluid van de N48 lijkt de situatie echter gunstig voor gewinning. De motorcrossactiviteiten resulteren in een toename van de geluidsbelasting in vergelijking met de referentiesituatie. De effecten op vogels als gevolg van de motorcrossactiviteiten worden in het *basisalternatief* negatief (--) beoordeeld.

Dassen

Op basis van expert judgement van de Stichting Das en Boom wordt een zone van 250 meter langs de N48 aangehouden, die ongeschikt wordt voor bewoning door Dassen als gevolg van de geluidsbelasting van de weg. De effecten op de das in het *basisalternatief* worden beoordeeld als matig negatief (-) in vergelijking met de referentiesituatie. Dit vanwege de toename van gebied dat ongeschikt is voor bewoning van de das en vanwege verstoring tijdens de schemering.

Heikikkers

In de *referentiesituatie* is er slechts een zeer kleine populatie heikikkers in het plangebied. Er is daarom geen invloed van het geluid van de weg op de lokroep van heikikkers. Mocht in de toekomst het ven opnieuw als voortplantingsbiotoop gebruikt worden, dan is er ook geen negatief effect te verwachten van het geluid van de motorcross op de lokroep van heikikkers, omdat de lokroep vooral in de vroege ochtend plaats vindt. Er treedt in het *basisalternatief* geen effect op in vergelijking met de referentiesituatie (0).

Gebieden

In het studiegebied liggen geen belangrijke weidevogelgebieden of gebieden voor wintergasten. In het gebied liggen wel EHS-gebieden (Ecologische Hoofdstructuur). In de *referentiesituatie* vindt langs een brede strook van de N48 verstoring plaats door de geluidsbelasting van de weg. Doordat het geluid geen bedreiging vormt en continue is, lijken de omstandigheden voor gewinning gunstig. De effecten op de EHS-gebieden in het *basisalternatief* worden als negatief beoordeeld (--).

De alternatieven zijn met name onderscheidend wat betreft de verstoring op vogels en verstoring binnen EHS gebieden. Het niet crossen in de avondperiode en het beperken van het crossen in het broedseizoen, vermindert de negatieve effecten op de vogels in het plangebied en in de nabij gelegen EHS gebieden. Dit geldt voor het *MMA*.

Verdroging

In dit MER is aangenomen dat in de *referentiesituatie* een ontwikkeling van het hoogveenven plaatsvindt. Het hoogveenven zal verder verlanden en het aandeel open water neemt verder af. Door de hoge grondwaterstanden in het hoogveenven wordt opslag van bomen en van Pijpenstrootje voorkomen. Onderzoek lijkt er op te wijzen dat de aanleg van de Zuidwolder waterlossing niet of nauwelijks heeft geleid tot lekkage van water vanuit het ven naar de Waterlossing. Het ven maakt geen deel uit van een natuurgebied met beschermde status.

Als gevolg van de crossactiviteiten in het *basisalternatief* is het nu mogelijk geworden dat het venwater weglekt, vanwege doorsnijding van de verkitte B-horizont. Dit resulteert in verdroging van het ven. Het effect op de verdroging voor de inrichting van de crossbaan (verdiepte ligging en zakputten) is beoordeeld als negatief (--) omdat de crossbaan grotendeels verantwoordelijk is voor de verdroging van het ven.

De inrichting van de crossbaan draagt in belangrijke mate bij aan de *verdroging* van het ven. Het *MMA* onderscheidt zich positief van het *basisalternatief* en het *voorkeursalternatief*, omdat maatregelen worden genomen om de oorzaak van de verdroging op te heffen.

Barrièrewerking

In de *referentiesituatie* vormen rondom het ven de N48, de Zuidwolder waterlossing en de landbouwpercelen belangrijke barrières voor diverse diersoorten. Het agrarisch gebied vormt vooral een barrière voor amfibieën. De Zuidwolder waterlossing vormt een barrière voor kleine zoogdieren en voor (overwegend landactieve) amfibieën.

Door de verdiepte ligging van de baan vormen de opstaande randen een barrière voor migratie van kleine zoogdieren, amfibieën en reptielen. De effecten op de fauna als gevolg van barrièrewerking worden in het *basisalternatief* als matig negatief beoordeeld (-). De crossbaan vormt in beperkte mate een extra barrière in vergelijking met de referentiesituatie.

De barrièrewerking van het *basisalternatief* is grotendeels op te heffen door het afvlakken van hellingen en inspectie van de baan. Deze maatregelen maken deel uit van het *voorkeursalternatief* en het *MMA*. Daarnaast maakt de aanleg van een faunapassage deel uit van het *voorkeursalternatief* en het *MMA*. Dit maakt dat deze alternatieven als matig positief (+) ten opzichte van de referentiesituatie worden beoordeeld.

6. Leemten in kennis

Bij het opstellen van een MER zijn er onzekerheden. Deze onzekerheden kunnen gevolgen hebben voor de besluitvorming. Onderstaand worden deze onzekerheden toegelicht.

Wildcrossen

Voor zover bekend zijn geen harde cijfers beschikbaar over de invloed van het reguleren van crossen op wildcrossactiviteiten.

Geluid

De beschreven geluidwaarden zijn berekend aan de hand van een model. Er zijn geen metingen in de omgeving gedaan ter controle van deze berekeningen. In het kader van het geluidonderzoek zijn wel bronmetingen gedaan naar de geluidproductie van de motoren die gebruik gaan maken van de baan.

Verstoring fauna

De gebruikte grenswaarden voor geluidseffecten op broedvogels zijn gebaseerd op een continue geluidsbron (snelweg), terwijl de geluidsbron van de motorcross niet continue is. Inzicht in de effecten van niet continue geluidbronnen ontbreekt grotendeels.

Er zijn weinig literatuurgegevens beschikbaar over gevoeligheid van dassen voor geluid. Voor deze MER is gebruik gemaakt van expert judgement van de Stichting Das en Boom. Onzekerheden betreffen de mate waarin dassen kunnen wennen aan verkeersgeluid.

Verdroging

Door het veldwerk (grondboringen) is meer inzicht gekregen in de ligging van de B-horizont. De ligging van de B-horizont lijkt grillig en is niet tot in detail vastgelegd. Bij de waterlossing de B-horizont deels aanwezig.

De veronderstelling is dat verkitte B-horizont het water uit het ven vast houdt. Tijdens het veldonderzoek (Roi Haskoning, november 2006) is geen water boven de B-horizont aangetroffen. Het ontbreken van water boven de B-horizont kan veroorzaakt worden door de specifieke weersomstandigheden (droge periode).

Hoe dichter bij de kern van het ven de B-horizont doorsneden is, hoe meer water zal weglekken uit het ven. De doorsnijding van de B-horizont nabij de crossbaan zal daarom relatief tot veel waterverlies leiden. De exacte hoeveelheden water die weglekken door de B-horizont zelf, door de inrichting van de crossbaan, door van nature aanwezige 'lekken' en door verdamping, zijn onbekend.

De referentiesituatie is gebaseerd op aannames over de situatie na de verlegging van de Waterlossing en voor de motorcrossactiviteiten (1965 – 1970) en kan dus afwijken van de situatie destijds. Gegevens over de grondwatersituaties uit deze periode ontbreken. De flora en fauna is beschreven aan de hand van gegevens uit de milieukartering van de provincie in 1974.

Door vernatting van het plangebied (door het opheffen van de negatieve gevolgen van de doorsnijding van de B-horizont) kunnen omstandigheden gecreëerd worden die gunstig zijn voor de doelsoorten van het plangebied. Of deze soorten daadwerkelijk terugkomen, is onzeker.

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Probleemstelling en doel	2
1.3 De m.e.r.-procedure	3
1.4 Genomen en te nemen besluiten	4
1.5 Leeswijzer	4
2 BELEID EN WETGEVING	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Natuur	5
2.3 Milieu	6
2.4 Ruimtelijke ordening	8
3 DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Plangebied en studiegebied	10
3.3 Beschrijving voorgenomen activiteit	12
4 ONTWIKKELING VAN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	15
4.1 Inleiding	15
4.2 Locatie-aanwijzing motorcrossterrein Zuidwolde	15
4.3 Referentiesituatie	16
4.4 Basisalternatief	17
4.5 Ontwikkelen Voorkeursalternatief en MMA	20
5 INTEGRALE EFFECTVERGELIJKING	21
5.1 Inleiding	21
5.2 Beoordelingskader en classificatietabel	21
5.3 Effecten	24
5.3.1 Geluid	25
5.3.2 Luchtkwaliteit	27
5.3.3 Hinderbeleving in de directe omgeving	29
5.3.4 Verstoring fauna door geluid	30
5.3.5 Verdroging	34
5.3.6 Barrièrewerking	39
5.3.7 Effecten van het wildcrossen	41
5.4 Voorkeursalternatief en Meest Milieuvriendelijk Alternatief	42
5.4.1 Voorkeursalternatief	42
5.4.2 Meest Milieuvriendelijk Alternatief	43
5.5 Vergelijking van de alternatieven	44
5.5.1 Overzichtstabel	44
5.5.2 Conclusies effectvergelijking	45
6 LEEMTEN IN KENNIS	47
6.1.1 Inleiding	47
6.1.2 Leemten in kennis	47

7	MONITORING EN EVALUATIEPROGRAMMA	49
7.1	Monitoring en handhaving	49
7.2	Evaluatieprogramma	49

Bijlagen

1. Geraadpleegde Documenten
2. Kaarten
3. Verslagen klankbordgroepbijeenkomsten en Brief Milieufederatie Drenthe en Stichting Drents Landschap
4. Afkortingen

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Ten noordoosten van Zuidwolde ligt een motorcrossterrein dat sinds eind jaren zestig wordt gebruikt door motorsporters. De motorcrossclub Zuidwolde (MCCZ), opgericht in 1980 en lid van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, heeft sinds 1987 een pachtovereenkomst met de eigenaresse van het terrein. De club biedt met het motorcrossterrein een trainingsfaciliteit voor haar leden.

Het motorcrossterrein heeft een omvang van circa 5 hectare en ligt in de gemeente De Wolden in de provincie Drenthe (figuur 1). Het terrein ligt circa twee kilometer ten zuiden van Hoogeveen en circa anderhalve kilometer ten noordoosten van Zuidwolde, langs de rijksweg N48.

Figuur 1 Ligging motorcrossterrein Zuidwolde



De motorcrossactiviteiten op het terrein zijn in het najaar van 2005 gestopt vanwege het ontbreken van de milieuvergunning. Eerder verleende vergunningen zijn vernietigd door de Raad van State, onder andere op grond van het ontbreken van een Milieu Effect Rapport (MER).

De MCCZ heeft het voornemen om trainingen en trainingswedstrijden te hervatten. In samenspraak en in overeenstemming met beleid van de provincie Drenthe en de gemeente De Wolden is de MCCZ opnieuw de procedure gestart voor het verkrijgen van een milieuvergunning.

1.2 Probleemstelling en doel

Probleemstelling

Het motorcrossterrein kan niet gebruikt worden door de MCCZ omdat de milieuvergunning ontbreekt. Motorcrossactiviteiten bij openstelling (van crossfaciliteiten) van meer dan acht uur per week, zijn opgenomen in Bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage 1994 (Wet milieubeheer). Dit betekent dat de milieueffectrapportage procedure (m.e.r.) ten behoeve van de milieuvergunning doorlopen moet worden indien sprake is van zogenaamde 'bijzondere omstandigheden'.

Gedeputeerde Staten van Drenthe hebben op basis van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage geconcludeerd dat in het geval van dit motorcrossterrein sprake is van bijzondere omstandigheden (m.e.r.-beoordelingsbesluit van 22 februari 2006). De bijzondere omstandigheden hebben te maken met "belangrijke nadelige gevolgen van ecologie, flora en fauna vanwege verdroging en verstoring" en "belangrijke nadelige gevolgen voor fauna door geluidhinder" (C-mer, 2005). Met betrekking tot de tweede bijzondere omstandigheid is er volgens de commissie sprake van externe werking. Niet uitgesloten is dat populaties in een veel groter gebied dan alleen het crossterrein beïnvloed worden.

Het doorlopen van de m.e.r.-procedure is noodzakelijk, gezien de bijzondere omstandigheden. Na het verlenen van de milieuvergunning, zal de locatie worden vastgelegd in het Bestemmingsplan Motorcrossterrein van de gemeente de Wolden.

Doel van de activiteit

De MCCZ heeft tot doel het bevorderen, en door leden doen uitoefenen, van de motorsport in algemene zin en het motorcrossen in het bijzonder. Het voortbestaan van de club is afhankelijk van de beschikbaarheid over een eigen trainingsfaciliteit.

Met het opnieuw starten van de motorcrossactiviteiten streeft de club de volgende doelen na (MCCZ, 2006):

- Het bedrijven van motorcrossactiviteiten op een specifieke inrichting voor de motorsport, een en ander in lijn met de Beleidsnota van de Provincie Drenthe uit 1987. Hiertoe heeft de MCCZ sinds 1987 een pachtovereenkomst met de eigenaresse van het terrein.
- Het reguleren en organiseren van motorcrossactiviteiten middels een trainingsfaciliteit. Hierdoor beoogt de MCCZ het zogenaamde wildcrossen in de regio tegen te gaan en de belasting op natuurwaarden in andere gebieden te beperken.
- Een eenduidige gesprekspartner te zijn voor omwonenden, (recreatie)bedrijven en overheden.

De motorcrossclub is in 1980 opgericht met dezelfde doelen.

Ten behoeve van het opnieuw starten van de crossactiviteiten vraagt de MCCZ een oprichtingsvergunning in het kader van de Wet milieubeheer aan. Deze MER is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over de vergunning door de provincie Drenthe.

1.3 De m.e.r.-procedure

Het doel van een m.e.r. is om in de besluitvorming het milieubelang een volwaardige rol te geven. In het MER worden op een samenhangende en systematische wijze de milieueffecten beschreven die naar verwachting zullen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit. Daarnaast worden alternatieven uitgewerkt voor de activiteit, waaronder een Meest Milieu Vriendelijk Alternatief (MMA).

De procedurele voorgeschiedenis van dit project heeft er toe geleid dat al veel milieuinformatie beschikbaar is, onder andere in het 'Onderzoek Natuurbeheersplan Motorcrossterrein Zuidwolde' (Oranjewoud, 2005) en 'Natuurtoets Motorcrossterrein Zuidwolde' (Grontmij 2004). Het MER biedt in dit besluitvormingsproces het kader om alle informatie bijeen te brengen, waar nodig aan te vullen en compact te presenteren. Aanvullende berekeningen zijn gedaan voor de aspecten geluid en lucht.

De initiatiefnemer van de m.e.r.-procedure voor het motorcrossterrein is de MCCZ. De MCCZ wordt bij het doorlopen van de procedure bijgestaan door de gemeente De Wolden en de Provincie Drenthe. Bevoegd gezag voor het verlenen van de milieuvergunning zijn Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe.

Met de publicatie van de Startnotitie Motorcrossterrein Zuidwolde in maart 2006, heeft de MCCZ de m.e.r.-procedure gestart. De Commissie voor de m.e.r. heeft naar aanleiding van de startnotitie een advies voor de richtlijnen voor het MER (C-mer, 2006) gegeven. Het Bevoegd Gezag heeft de richtlijnen zonder wijzigingen vastgesteld. De startnotitie en de richtlijnen zijn richtinggevend voor de inhoud van het MER.

Op 12 september 2006 is een klankbordgroepbijeenkomst gehouden. Voor deze bijeenkomst zijn omwonenden, de campingbeheerders en milieubelangengroepen uitgenodigd. Doel van de bijeenkomst was een inventarisatie van ideeën, meningen en belangen, zodat hiermee rekening kan worden gehouden in het MER¹.

In april 2007 is de tweede bijeenkomst gehouden met de klankbordgroep. In deze bijeenkomst is het concept-MER besproken. Reacties zijn verwerkt in het definitieve MER.

Het voorliggend document is het MER. Tegelijk met het MER zal bij het bevoegd gezag (provincie Drenthe) de aanvraag voor de oprichtingsvergunning in het kader van de Wet milieubeheer worden ingediend. Na de bekendmaking volgt een periode van inspraak en advisering door de Commissie voor de m.e.r. Besluitvorming over de vergunning vindt naar verwachting plaats in het najaar van 2007.

¹ Een overzicht van de deelnemers aan de klankbordgroep is toegevoegd in Bijlage 3. Daarnaast is een brief toegevoegd van de Milieufederatie Drenthe en de Stichting Drents Landschap, waarin hun motivatie staat beschreven om geen deel te nemen aan de klankbordgroep.

1.4 Genomen en te nemen besluiten

In tabel 1.1. is een overzicht gegeven van de besluiten die genomen zijn over het motorcrossterrein. Tabel 1.2 geeft een overzicht van de nog te nemen besluiten.

Tabel 1.1 Genomen besluiten

Genomen besluit	Wettelijk kader	Bevoegd gezag
Vaststelling geluidzone 1993	Wet geluidhinder	Rijk
Beschikking Sanering industrielawaai 1998	Wet Geluidhinder	Minister van VROM
Aanwijzing motorcrossterrein als lokaal motorsportterrein	Provinciaal omgevingsplan I Drenthe 1998	Provincie Drenthe
Aanwijzing motorcrossterrein als lokaal motorsportterrein	Provinciaal omgevingsplan II Drenthe 2004	Provincie Drenthe
Vaststelling van geluidzone	Bestemmingsplan Buitengebied 2003 (nog niet onherroepelijk)	Gemeente de Wolden Provincie Drenthe
	Bestemmingsplan buitengebied Hoogeveen	Gemeente Hoogeveen

Tabel 1.2 Te nemen besluiten ten aanzien van de voorgenomen activiteit

Te nemen besluit	Wettelijk kader	Bevoegd gezag
Oprichtingsvergunning	Wet milieubeheer	Provincie Drenthe
Aanleg overgang over Zuidwolder waterlossing		Waterschap Reest en Wieden Gemeente de Wolden
Herziening bestemmingsplan	Wet op de Ruimtelijke Ordening	Gemeente de Wolden

1.5 Leeswijzer

Dit hoofdrapport vormt deel A van het MER. In het Bijlagenrapport (Deel B van het MER) wordt ingegaan op technische achtergronden van een aantal milieuaspecten.

Het deel A vormt het hoofdrapport waarin alle onderdelen van het MER aan bod komen. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de beleidsaspecten en relevante wetgeving. Dit vormt een belangrijk kader voor de te toetsen effecten. De voorgenomen activiteit wordt beschreven in hoofdstuk 3. Vervolgens komen in hoofdstuk 4 de mogelijke alternatieven en varianten aan bod en is er in het bijzonder aandacht voor de referentiesituatie, die gezien de achtergrond van deze MER op bijzondere wijze is samengesteld. De beschrijving van de effecten vindt plaats in hoofdstuk 5. Daarin wordt ingegaan op het beoordelingskader, de toegepaste classificatie, de mogelijke effecten en vervolgens de effectenscore per alternatief. De kaarten die horen bij de effectbeschrijving vindt u in Bijlage 2.

In hoofdstuk 6 en 7 wordt aandacht besteed aan leemten in kennis en monitoring.

Een overzicht van geraadpleegde documenten en een verklaring van gebruikte afkortingen staat respectievelijk in bijlage 1 en bijlage 4.

2 BELEID EN WETGEVING

2.1 Inleiding

Vanuit beleid en wetgeving worden regels gesteld aan de inrichting en het gebruik van het motorcrossterrein Zuidwolde. Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van het beleidskader en wettelijk kader dat van toepassing is op het motorcrossterrein bij Zuidwolde. In het MER wordt onder andere beoordeeld of de voorgenomen activiteit en de alternatieven voldoen aan dit kader. De beoordelingscriteria zijn afgeleid van dit kader en worden beschreven in hoofdstuk 4.

2.2 Natuur

Europa/rijk

Het motorcrossterrein en de directe omgeving zijn niet aangewezen als een speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Dit betekent dat Europees rechterlijke bepalingen ten aanzien van gebiedsbescherming niet aan de orde zijn.

De Flora- en faunawet heeft als doel soortbescherming: de bescherming van inheemse planten en dieren. De Flora- en faunawet formuleert verbodsbepalingen voor activiteiten die het voortbestaan van deze soorten in gevaar kunnen brengen. Er mogen geen handelingen verricht worden waarvan men weet of waarvan men kan vermoeden dat deze beschermde planten of hun groeiplaats beschadigen of vernielen of beschermde dieren verstoren, doden of dat deze rust- of voortplantingsgebieden van dieren verstoren, beschadigen of vernielen.

In het MER wordt beschreven welke beschermde soorten zich in en rondom het plangebied bevinden. De motorcrossactiviteiten worden getoetst aan de verbodsbepalingen van de wet.

Provincie

De westelijke en zuidelijke omgeving van het motorsportterrein is in het Provinciaal Omgevings Plan Drenthe II aangewezen als Milieubeschermingsgebied/Ecologische Hoofd Structuur (zie kaart 1). De gebieden die onder de EHS vallen zijn:

- Beheersgebieden: begrensde cultuurgronden waarvoor geen functieverandering naar de hoofdfunctie 'natuur' is voorzien. Deze gebieden bestaan grotendeels uit akkergrond, waarop weinig bijzondere vogelsoorten te verwachten zijn. Deels bestaan deze gebieden uit grasland met natuurwaarde. Deze kunnen van betekenis zijn voor weidevogels.
- Natuurgebieden: begrensde cultuurgronden waarvoor een functieverandering naar de hoofdfunctie 'natuur' is voorzien. Deze bestaan uit droog grasland en grasland met natuurwaarden. Beiden typen zijn van betekenis voor weidevogels.
- Bestaande bos- en natuurgebieden. Deze bestaan uit bos (gebied ten westen van de N48) en bos, droge heide, open zand, ven, droog grasland, vochtige heide en levend hoogveen (ten zuiden van het crossterrein). Hier kunnen veel bijzondere soorten voorkomen.

Binnen de EHS heeft de provincie natuurdoeltypen gekoppeld aan de afzonderlijke gebieden. Met deze natuurdoeltypen geeft de provincie richting aan de gewenste natuurlijke ontwikkeling en bijbehorende doelsoorten. De natuurdoeltypen zijn afgebeeld op kaart 2. Het natuurdoeltype dat past bij het plangebied (niet gelegen in de EHS) is vochtige heide en levend hoogveen c.q. bosgemeenschap van hoogveen (zie kaart 2). In het MER wordt getoetst in welke mate de motorcrossbaan en de crossactiviteiten de natuurdoeltypen en bijbehorende doelsoorten binnen de EHS negatief beïnvloeden.

Het ven op het motorsportterrein is in het POP II aangewezen als 'natuurlijk element in agrarisch gebied'. Het streven van de provincie is om natuur meer ruimte te geven in een dergelijk element. De uitwerking hiervan ligt bij de gemeente.

Robuuste verbindingzones

Ter versterking van de samenhang van de grotere eenheden binnen de EHS worden de zogenaamde 'robuste verbindingen' nader uitgewerkt. Binnen de robuuste verbindingen is naast de functie natuur ook plaats voor functies als recreatie, waterbeheer, landschap en cultuurhistorie. Voor de Robuuste verbinding Sallandse heuvelrug – Drents Plateau zijn twee tracés in studie. Een oostelijk tracé loopt mogelijk langs of door het plangebied. Een westelijk tracé loopt langs de westkant van Zuidwolde. Definitieve vaststelling dient nog plaats te vinden.

2.3 Milieu

Wet geluidhinder

Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet Geluidhinder (Wgh) het juridische kader voor het Nederlandse geluidbeleid. De motorcrossactiviteiten vallen binnen het kader van deze wet omdat het terrein is aangewezen als inrichting in het kader van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer. Deze aanwijzing is op grond van het gegeven, dat meer dan 8 uur per week gecroost wordt.

De Wet geluidhinder kent zogenaamde nieuwe en bestaande situaties. De grenswaarden zijn hiervan afhankelijk. In de onderhavige situatie is sprake van een bestaande situatie (art. 59 Wgh). Dit is het geval omdat op 1 september 1982 een feitelijk bestaand industrieterrein (in dit geval het motorcrossterrein) aanwezig was, waarop volgens het bestemmingsplan een geluidhinderlijk bedrijf (of meerdere bedrijven) aanwezig is of zich kan vestigen (zie paragraaf 2.4 voor de planologische situatie).

De 50 dB(A) contour is een wettelijke grens, waarvan de wetgever aangeeft dat deze waarde staat voor "doorgaans acceptabele geluidkwaliteit in de zin van geluidbeleving en risico's voor de persoonlijke gezondheid". In 1993 is de 50 dB(A) zone vastgesteld rondom het motorcrossterrein conform de Wet geluidhinder (zone van rechtswege). In 1998 is door het rijk ontheffing verleend voor vier woningen binnen deze zone met een geluidbelasting van meer dan 55 dB(A)². Deze ontheffing wordt vastgestelde hogere waarde of Maximaal Toegestane Grenswaarde (MTG) genoemd³.

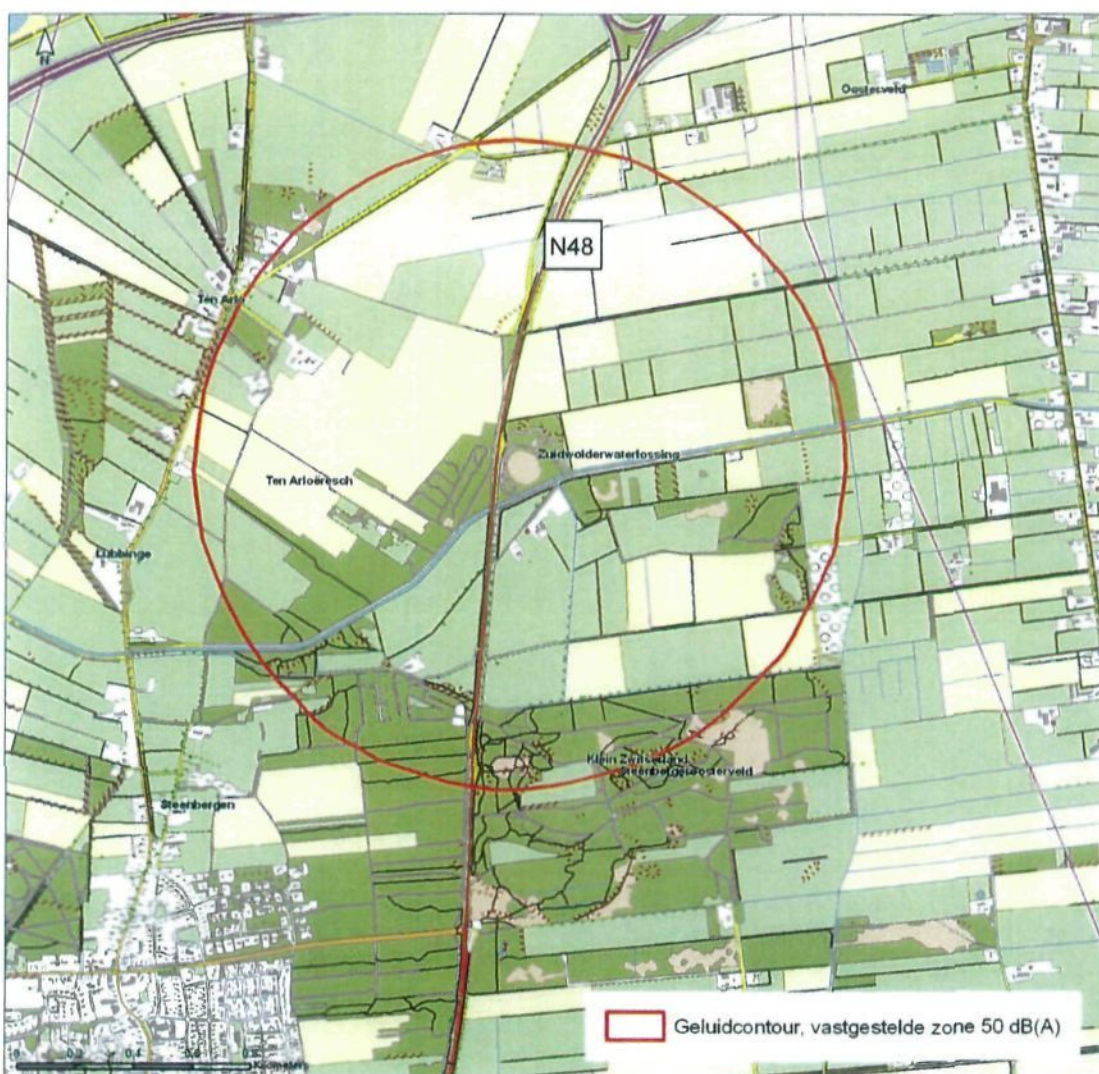
² Voor een geluidbelasting in een bestaande situatie van meer dan 55 dB(A) met een maximum van 65 dB(A) binnen de geluidzone moet ontheffing worden aangevraagd.

³ Vastgesteld volgens het Besluit sanering industrielawaai d.d. 28 september 1998 van het ministerie van VROM.

Voor de geluidhinder als gevolg van de verkeersaantrekkende werking is de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde conform de Circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting' (1996) van toepassing.

De vastgestelde geluidzone is afgebeeld in figuur 2.

Figuur 2 Geluidzone Motorcrossterrein Zuidwolde



Geluid: Wet milieubeheer

In de milieuvergunning kunnen bepaalde beperkingen worden opgenomen in de vorm van (geluids)voorschriften ter bescherming van omwonenden en natuurwaarden.

In de Wet milieubeheer zijn afzonderlijke regels opgenomen voor tonaal geluid. Tonaal of impulsachtig geluid wordt normaliter als hinderlijker beschouwd dan continu geluid. Hiervoor kan een zogenaamde 'tonale correctie' worden toegepast. Een tonale correctie van 5 dB(A) betekent dat, zonder het toepassen van extra mitigerende maatregelen, de 45 dB(A) contour als maximale geluidbelasting op de gevoelige bestemming geldt. In het geluidonderzoek is gerekend met deze tonale toeslag voor de belasting op woningen en de campings.

Daarnaast is conform de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder in het geluidonderzoek gerekend met een toeslag van 5 dB(A) voor de avondperiode omdat geluid in de avondperiode als extra hinderlijk wordt ervaren als gevolg van minder achtergrondgeluid. Volgens de wet loopt de avondperiode van 19:00 uur tot 23:00 uur.

Voor de vergunningverlening Wet milieubeheer zijn de maximale geluidniveaus van belang. De grenswaarden voor de maximale geluidniveaus ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen in de dag- en de avondperiode zijn 70 en 65 dB(A). In het geluidonderzoek zijn de geluidniveaus berekend voor woningen en campings binnen en buiten de geluidzone.

Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is het Besluit Luchtkwaliteit uit 2005 van toepassing. De belangrijkste luchtmissies bij het motorcrossen zijn stikstof (NO_x) en fijn stof (PM₁₀). De in de richtlijn gestelde grenswaarden mogen door het motorcrossen niet overschreden worden. Deze grenswaarden zijn 40 µg/m³ NO₂ en 40 µg/m³ fijn stof. In dit MER wordt getoetst aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit.

2.4

Ruimtelijke ordening

Provinciaal beleid: POP II

Het motorcrossterrein is onderdeel van het provinciaal ruimtelijk beleid en is na een locatiekeuzeonderzoek opgenomen in zowel het eerste Provinciaal Omgevingsplan (POP) uit 1998 als het tweede POP uit 2004.

In het Provinciaal Omgevingsplan II (POP II) van de provincie Drenthe is het motorcrossterrein opgenomen als lokaal motorsportterrein. Het terrein is voorzien van een geluidzone (zie paragraaf 2.3). Het geluid afkomstig van het terrein mag niet meer zijn dan dat de zone toestaat. Het terrein mag gedurende maximaal 13 uren per week gebruikt worden, alleen voor trainingen en onderlinge clubwedstrijden.

In het POP II is verder een landelijke zonering voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling opgenomen. Het motorcrossterrein is aangewezen als zone 1: grondgebonden landbouw met mogelijkheden voor recreatie.

De omgeving ten westen en ten zuiden van het motorcrossterrein heeft in het POP II verder de volgende aanduidingen:

- Zone I, grondgebonden landbouw met mogelijkheden voor recreatie (ten noorden en oosten van het terrein).
- Zone III, verwevingsgebied landbouw en landschap (wijdere omgeving ten westen en ten zuiden van het terrein).
- Zone IV, verwevingsgebied landbouw en natuur (direct ten zuiden van het terrein).
- Zone V, Natuur (ten zuiden van het terrein).
- Zone VI, bos met recreatie, houtproductie en natuur (ten zuiden en westen van het terrein).

Provinciaal beleid: landinrichting

In het kader van de Subsidierегeling Gebiedsgericht Beleid (SGB) worden projecten uitgevoerd met betrekking tot plattelandsontwikkeling en landinrichting. Het terrein van het motorcrossterrein Zuidwolde ligt binnen het SGB-gebied De Reest. Voor dit SGB-gebied is een gebiedsplan opgesteld, waarin een samenhangende uitwerking van beleidsdoelen van overheden en overige organisaties is gegeven.

De noordelijke en oostelijke omgeving van het motorcrossterrein en het terrein zelf zijn in het gebiedsplan aangemerkt als voorkeursgebied landbouw. Ten zuiden van het terrein is voorkeursgebied natuur. De omgeving aan de westkant van het terrein en de N48 behoort niet tot het SGB-gebied De Reest.

Gemeentelijk beleid

Op het terrein zelf inclusief het ven is het bestemmingsplan Buitengebied Zuidwolde van toepassing. De bestemming van het terrein is "natuurgebied". Dit bestemmingsplan is in 1974 door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Zuidwolde vastgesteld. Op 26 februari 1982 heeft de Kroon uitspraak gedaan over dit bestemmingsplan. Dit heeft onder meer tot gevolg gehad dat aan artikel 7 (natuurgebied) lid E (gebruikbepaling) goedkeuring is onthouden. Bij raadsbesluit van 24 april 1983 heeft door middel van planherziening aanpassing aan de Kroonuitspraak plaats gevonden. Deze planherziening heeft met ingang van 9 februari 1984 rechtskracht verkregen.

Volgens uitspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (30 juni 2000) staat vast dat het gebruik als motorcrossterrein weliswaar in strijd is met het bestemmingsplan maar dat het gebruik op grond van het gebruiksovergangsrecht niettemin is toegestaan, echter uitsluitend voor zover het op de daartoe geldende peildatum (9 februari 1984) bestond en nadien ongewijzigd is voortgezet.

De gemeente De Wolden heeft een bestemmingsplan 'Motorcrossterrein' in procedure gebracht. Het bestemmingsplan is vastgesteld op 30 augustus 2001. Gedeputeerde Staten hebben op 13 november 2001 ambtshalve goedkeuring aan dit plan onthouden vanwege procedurele onvolkomenheden. Het plan is niet opnieuw in procedure gebracht daar uit een uitspraak van de Raad van State over de milieuvergunning inmiddels was gebleken dat het m.e.r.-beoordelingsbesluit geen stand zou houden bij eventueel beroep. Nadat de milieuvergunning is verleend, zal de gemeente het bestemmingsplan Buitengebied opnieuw in procedure brengen.

Op 30 oktober 2003 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Buitengebied De Wolden vastgesteld. Het motorcrossterrein was daarin niet opgenomen. Wel was in verband met het motorcrossterrein een zgn. "aandachtszone industrielawaai" opgenomen. Deze zone (van rechtswege vastgesteld in 1993) heeft tot doel te voorkomen dat nieuwe geluidsgevoelige bebouwing of uitbreiding van geluidsgevoelige bebouwing nabij het crossterrein wordt gevestigd. Tegen dit bestemmingsplan loopt een beroepsprocedure (februari 2007).

3 DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT

3.1 Inleiding

De voorgenomen activiteit is het opnieuw in gebruik nemen van het motorcrossterrein bij Zuidwolde door de MCCZ. In dit hoofdstuk worden het plangebied en het studiegebied beschreven. Vervolgens wordt beschreven hoe, waarvoor en wanneer de MCCZ van plan is het crossterrein in de toekomst te gebruiken.

3.2 Plangebied en studiegebied

Onder het plangebied wordt in deze m.e.r.-studie het terrein van de crossbaan zelf verstaan. Het motorcrossterrein is circa 5 hectare groot en ligt in het gebied tussen Hoogeveen en Zuidwolde, binnen de grenzen van de gemeente De Wolden.

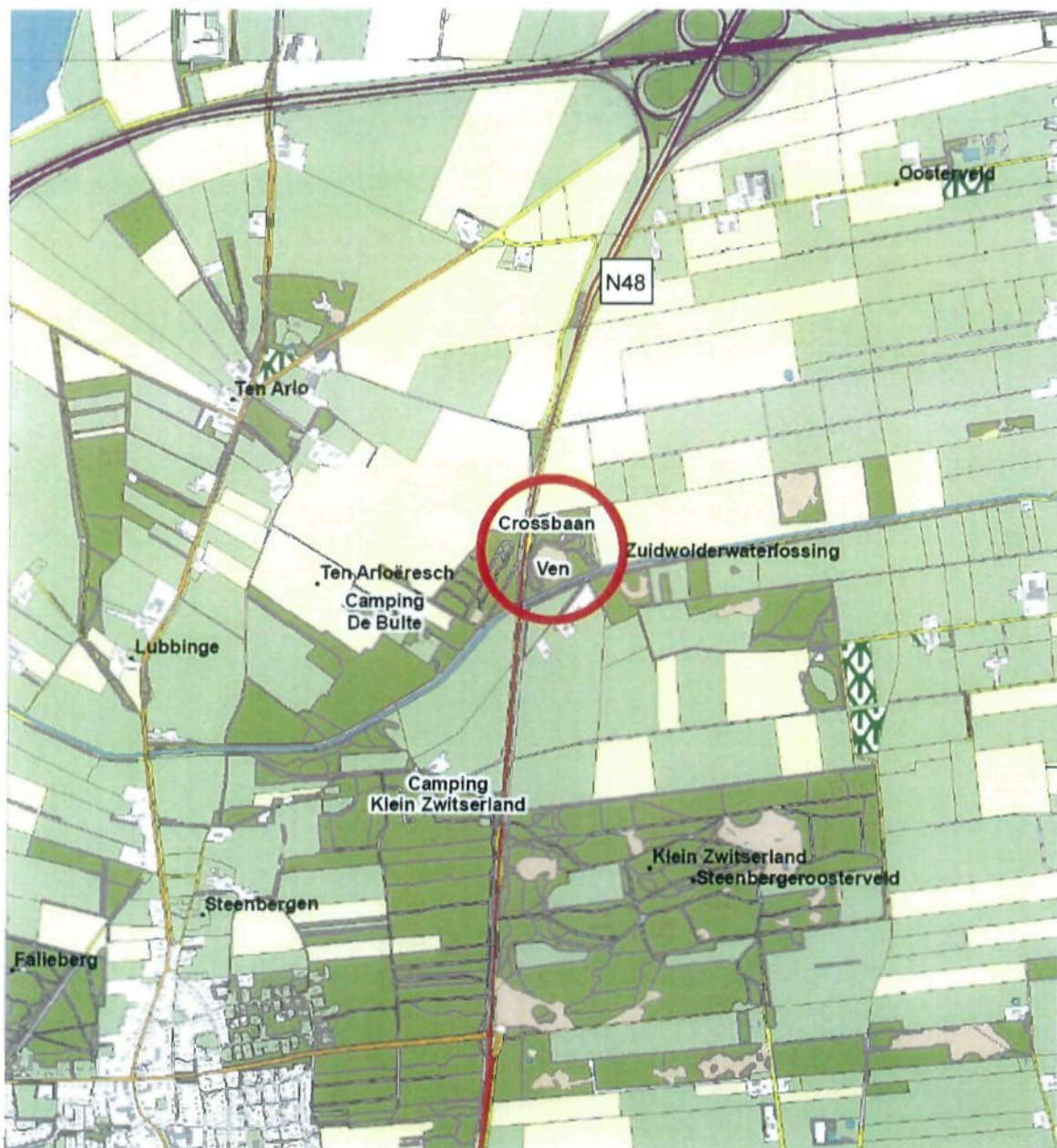
Figuur 3.1 Plangebied



Aan de westzijde wordt het terrein begrensd door de rijksweg N48, van Hoogeveen naar Ommen. Aan de zuidkant loopt de Zuidwolder waterlossing. Aan de noord- en oostzijde liggen akkers. Het terrein is bereikbaar vanaf een pechplaats van de N48. De pechplaats deed in het verleden ook dienst als parkeerplaats voor het motorcrossterrein.

Het studiegebied is het gebied waarbinnen mogelijk milieueffecten van de motorcrossactiviteit optreden. Dit wordt bij motorcrossactiviteiten met name bepaald door de uitstraling van het geluid en de gevolgen daarvan voor omwonenden en fauna.

Figuur 3.2 Studiegebied



Binnen dit gebied liggen de kernen Zuidwolde (noordoostelijk deel), Steenbergen, Lubbinge, Ten Arlo en Alteveer. De belangrijkste functies in het gebied zijn natuur, landbouw en recreatie.

Ten noorden van het plangebied bevinden zich woningen op een afstand van bijna een kilometer. Bebouwing aan de oostkant bevindt zich op een afstand van meer dan een kilometer met uitzondering van één boerderij, die dichterbij is gelegen. Aan de oostkant ligt ook de kern Alteveer.

Zuidelijk van het plangebied staan enkele boerderijen relatief dichtbij de crossbaan en ligt het natuurgebied Klein Zwitserland. In zuidwestelijke richting bevinden zich onder andere Camping Klein Zwitserland en Bungalowpark De Larix. In het zuidwesten liggen de kernen Steenberg en Zuidwolde (noordoostelijk deel).

Ten westen van het plangebied ligt op korte afstand Camping De Bulte. Het gebied tussen het motorcrossterrein en de Camping De Bulte is bos. Op circa een kilometer afstand bevindt zich de kern Lubbinge en de bebouwing van de kern Ten Arlo.

3.3 Beschrijving voorgenomen activiteit

Beschrijving van de baan

De crossbaan zelf is circa 1.100 meter lang en gemiddeld 5 meter breed. Het effectieve oppervlak van de baan is circa 0,55 ha. De baan loopt vooral door het beboste gebied van het terrein en ligt plaatselijk op enkele meters van een ven (zie figuur 3.1). De crossbaan kenmerkt zich door een verdiepte ligging met een aantal heuveltjes. Het hoogteverschil ten opzichte van het maaiveld verschilt tussen -1,5 m en +1,5 m. De schansen vormen de hoogste delen van de baan. De verdiepte ligging is veroorzaakt door inslijting als gevolg van het crossen.

Aan de rand van de baan zijn op 8 plaatsen zakputten gegraven om overtollig water van de baan op te vangen.

Figuur 3.3 Foto zakput



Onderhoud

Bij zware regenval, wanneer het water op de baan blijft staan, wordt het water weggepompt naar het bosgebied. Er wordt geen water vanaf het terrein naar de omliggende sloten of naar de waterlossing afgevoerd.

De baan wordt voor het normale onderhoud gemiddeld eens per maand vlak geschoven met een shovel. In het voorjaar vinden snoeiwerkzaamheden plaats waarbij laaghangende en overstekende takken worden verwijderd. Daarnaast wordt zand dat buiten de baan ligt weer teruggebracht op de baan.

De toegang tot de baan is versperd met een toegangshek. Om een deel van het terrein is een afrastering geplaatst.

Trainingsactiviteiten

De MCCZ was in het verleden gebruiker van het motorcrossterrein Zuidwolde en heeft een pachtovereenkomst met de eigenaresse. De MCCZ heeft het voornemen het terrein opnieuw te gaan gebruiken voor trainingen en voor trainingswedstrijden. Tijdens een training zullen er maximaal acht motoren gelijktijdig actief zijn. Tijdens een trainingswedstrijd zullen dit er maximaal twaalf zijn. Per jaar zullen maximaal acht trainingswedstrijden gehouden worden, verspreid over de maanden maart tot en met juni, september en oktober. De MCCZ maakte in het verleden gedurende maximaal 13 uren per week gebruik van de trainingsfaciliteit (zie tabel 3.1 voor de openingstijden tot 2005). Dit maakt ook deel uit van de voorgenomen activiteit van de MCCZ.

Tabel 3.1. Openingstijden Motorcrossterrein tot 2005 (tevens voorgenomen activiteit)

Woensdagen	Van 15.00 – 21.00 uur ('s winters tot zonsondergang)
Zaterdagen	van 14.00 – 18.00 uur
Zondagen	van 10.00 – 13.00 uur

De MCCZ is lid van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV). Het KNMV reglement is van toepassing tijdens de activiteiten van de MCCZ. Dit houdt onder meer in dat de motoren die aan de activiteiten gaan meedoen, dienen te voldoen aan de geluidseisen die de KNMV heeft gesteld.

Bezoekers

De inschatting van de MCCZ is, dat in het verleden het aantal bezoekers van trainingen varieerde van gemiddeld circa 5 tot ongeveer maximaal 20 (rijders plus bezoekers, waarvan enkelen het terrein betraden exclusief de motorcrossers). Tijdens de trainingen waren ongeveer 10 voertuigen op de parkeerplaats aanwezig (op de pechplaats langs de N48).

Tijdens trainingswedstrijden was het bezoekersaantal naar schatting van de MCCZ circa 80 personen. Circa 20 hiervan betraden het crossterrein, inclusief de wedstrijdleiding en exclusief de motorcrossers. Het aantal voertuigen dat rond het terrein aanwezig was tijdens trainingswedstrijden, was naar schatting 30 à 40.

De getallen vanuit het verleden geven waarschijnlijk een goed beeld voor de toekomst, omdat de activiteiten van de MCCZ vergelijkbaar zullen zijn met hun eerdere activiteiten.

Parkeren

De toegang naar het motorcrossterrein is in de huidige situatie aan de westzijde van het terrein gesitueerd, langs de provinciale weg N48. Hier bevindt zich een pechplaats van de N48, die in het verleden tevens dienst deed als parkeerplaats voor het motorcrossterrein. Het zandpad aan de overzijde (westkant) van de N48 werd eveneens gebruikt om te parkeren.

De MCCZ heeft het voornemen om de parkeerplaats te verplaatsen naar de oostzijde van het terrein. De oostkant is in de huidige situatie in gebruik als landbouwgrond. Om de nieuwe parkeerplaats te bereiken is een brug nodig over de Zuidwolder waterlossing, die de parkeerplaats in verbinding brengt met de weg langs de zuidkant van de Zuidwolder waterlossing.

Met de nieuwe parkeerplaats zal de aanrij route naar het terrein van de motorcrossers en bezoekers veranderen. Zij kunnen vanaf de weg Alteveer de nieuwe parkeerplaats bereiken.

Gevaarlijke stoffen en afval

Op de parkeerplaats van het motorcrossterrein wordt benzine getankt en incidenteel olie en koelvloeistof bijgevuld. Hierbij kan het voorkomen dat gemorst of gelekt wordt. Vandaar dat bij het tanken en bijvullen gebruikt gemaakt wordt van een milieumat, waarmee gemorste vloeistoffen worden opgevangen en geabsorbeerd.

Van opslag van gevaarlijke stoffen op het motorcrossterrein is geen sprake. Ook worden op het terrein geen onderhouds- en herstelwerkzaamheden aan de motoren uitgevoerd waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen. Een tappunt voor water is niet aanwezig en lozing van afvalwater komt niet voor. Wel is er een afvallemmer op het terrein aanwezig.

4 ONTWIKKELING VAN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

4.1 Inleiding

De locatie voor het motorcrossterrein Zuidwolde is aangewezen als lokaal motorsportterrein in het POP (I en II) van Drenthe. In dit hoofdstuk wordt eerst de locatie-afweging die ten grondslag lag aan deze aanwijzing beschreven (paragraaf 4.2). De alternatieven die beoordeeld worden in dit MER, hebben betrekking op de motorcrossactiviteiten op het terrein zelf en de inrichting en het beheer van het motorcrossterrein.

Eerst wordt de referentiesituatie (nul-alternatief) beschreven (paragraaf 4.3). De referentiesituatie is de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen, waarbij geen crossactiviteiten plaatsvinden. Vervolgens wordt het basisalternatief beschreven (paragraaf 4.4). Het basisalternatief is de voorgenomen activiteit, zoals de MCCZ die in beginsel voorstaat.

Er zijn verschillende maatregelen mogelijk, die hinder en milieueffecten van de crossactiviteiten verminderen of compenseren. Aan de hand van deze maatregelen worden een voorkeursalternatief en een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) ontwikkeld (paragraaf 4.5).

4.2 Locatie-aanwijzing motorcrossterrein Zuidwolde

In dit MER worden locatie-alternatieven niet opnieuw op hun milieueffecten beoordeeld, omdat de locatie is vastgelegd in het POP I en II van de provincie Drenthe.

Aan deze locatie-aanwijzing ligt een locatiekeuze-onderzoek ten grondslag. Dit onderzoek is in 1995 op verzoek van Provinciale Staten uitgevoerd. Doel was het vinden van een alternatieve locatie voor het motorcrossterrein Zuidwolde, omdat het terrein was gelegen aan de rand van een natuurgebied (Witteveen en Bos, 1995). In het locatieonderzoek, zijn destijds vijf potentieel geschikte locaties voor het motorcrossterrein Zuidwolde beoordeeld op effecten. Twee locaties nabij de VAM te Wijster (Tweesporenland en Oostersche Veld) scoorden op basis van dit onderzoek het hoogst. Uit het onderzoek bleek dat beide locaties het voordeel hadden van een lage bewoningsdichtheid, goede cumulatiemogelijkheden met bestaande geluidsbronnen en landschappelijk ingrepen en een redelijk gunstige ligging ten opzichte van biotische en abiotische waarden.

Drie overige locaties in de gemeente Zuidwolde, op relatief korte afstand van de bestaande locatie, werden als geschikt voor motorcross beoordeeld. Dit waren de locaties Veeningerland, Steenberger westerveld en Linderveld. Ter vergelijking scoorde de bestaande locatie (het huidige plangebied) in dit locatieonderzoek als derde geschikte locatie, na de twee locaties te Wijster. Het bestaande motorcrossterrein is destijds in het locatieonderzoek echter niet als reële optie aangemerkt, omdat onduidelijkheid bestond over de ligging ten opzichte van de provinciale EHS.

In aansluiting op het locatieonderzoek heeft de provincie de drie locaties in de gemeente Zuidwolde als mogelijk alternatief overgenomen. In verband met de aanlegkosten van een nieuw terrein, is in 1996 door de provincie echter besloten het terrein niet te verplaatsen. Daarbij heeft de provincie aangemerkt dat het motorcrossterrein weliswaar

aan de rand van de EHS ligt, maar dat het terrein op zich geen doorkruising van het EHS-beleid hoeft te betekenen. Dit omdat het terrein van de omringende landschappelijke structuur wordt gescheiden door agrarisch gebied en omdat het natuurlijke karakter van het gebied wordt beïnvloed door de ligging van de N48.

4.3 Referentiesituatie

Om de effecten van de motorcrossactiviteiten te kunnen vergelijken met een situatie zonder motorcrossactiviteiten, is het belangrijk om de referentiesituatie vast te stellen. In deze specifieke situatie is dit lastig, omdat het terrein niet meer aangelegd hoeft te worden, maar al sinds eind jaren '60 in gebruik is.

Vanwege deze bijzondere situatie, zijn de in de richtlijnen voor het MER de volgende keuzes gemaakt voor de referentiesituatie.

De referentiesituatie is:

- De huidige situatie in het jaar 2006 zonder motorcrossactiviteiten op het terrein.
- De autonome ontwikkelingen tot 2020⁴.
- Voor de verdroging is uitgegaan van de situatie plangebied na verlegging van de Waterlossing in 1964 en voor aanvang van de motorcrossactiviteiten (ongeveer periode 1965-1970).

Autonome ontwikkelingen

Belangrijke andere aannames die ten grondslag liggen aan de referentiesituatie, zijn de volgende:

Verkeer N48:

- De pechplaats van Rijkswaterstaat langs de N48 wordt opgeheven.
- Uitgegaan wordt van de volgende verkeersbewegingen op N48⁵:
 - In 2006: +/- 15.000 bewegingen per etmaal
 - In 2020: +/- 22.200 bewegingen per etmaal

Wildcrossen:

In de omgeving van het motorcrossterrein Zuidwolde zijn regelmatig motoren aan het wildcrossen. Dit vindt een enkele keer plaats in het plangebied (niet toegestaan) en daarnaast op andere locaties in de gemeente De Wolden. Over locaties waar gecrost wordt en de intensiteit waarmee dit gebeurt, ontbreken exacte gegevens bij provincie en de MCCZ.

Beschikbare kwalitatieve informatie

De bevindingen van de MCCZ over het wildcrossen in Zuid Drenthe zijn de volgende:

- Wildcrossen vindt plaats op een tiental verschillende locaties in Zuid-Drenthe.
- Het aantal motoren waarmee tegelijkertijd gecrost wordt varieert van één tot vijf.

⁴ Het jaar 2020 is gekozen als referentiejaar omdat tot 2020 verkeersprognoses voor de N48 beschikbaar en redelijk betrouwbaar zijn (RWS 2006).

⁵ Deze getallen zijn aangeleverd door RWS Noord-Nederland (december 2006). RWS hanteert deze getallen in de studie naar de aanleg van een ongelijkvloerse kruising N48 – afslag Zuidwolde.

- De frequentie waarmee gecrost wordt, varieert van ongeveer twee keer per week tot één keer per twee weken.
- Wildcrossen vindt plaats op alle dagen in de week, met het zwaartepunt in het weekend.
- Wildcrossen vindt plaats in de ochtend, middag en avondperiode.
- De inschatting is dat er in het voorjaar en najaar meer gecrost wordt dan in de winter en zomer.

Aanname in het MER

Het is van belang in het MER een uitspraak te doen over wildcrossactiviteiten, aangezien een belangrijke reden voor het toestaan van de motorcrossactiviteiten is gelegen in het voorkomen van wildcrossactiviteiten op andere ongewenste locaties. Wildcrossen maakt daarom deel uit van de autonome ontwikkeling. Bij een ongewijzigde situatie ten aanzien van de mogelijkheden om legaal te crossen in de (wijde) omgeving van het motorcrosssterrein Zuidwolde, is het uitgangspunt voor het MER dat de wildcrossactiviteiten:

- plaatsvinden op meerdere locaties in de provincie Drenthe;
- één of meerdere keren per week op dergelijke locaties plaatsvinden;
- kan plaatsvinden op iedere dag, ook in het weekend;
- ook in de avondperiode plaatsvinden.

Ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied:

Er zijn geen belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom het plangebied, uitgaande van vastgesteld ruimtelijk beleid (februari 2007).

Verdroging

De referentiesituatie voor de verdroging is afwijkend gedefinieerd ten opzichte van de andere milieuaspecten. Dit is gedaan in lijn met de richtlijnen voor het MER van het bevoegd gezag en het advies voor de richtlijnen van de Commissie m.e.r.. De achterliggende reden is dat op deze wijze beter inzicht verkregen wordt in de factoren die mogelijk de verdroging van het ven beïnvloeden, zoals de verlegging van de Waterlossing naar de zuidrand van het plangebied en de inrichting van de motorcrossbaan. Uit de periode 1965-1970 zijn weinig of geen gegevens beschikbaar over het waterpeil van het ven, het bodemprofiel en de aanwezige vegetatie. Aannames over de referentiesituatie 1965 – 1970 zijn onder andere gebaseerd op natuurgegevens beschikbaar uit de provinciale milieukartering uitgevoerd in 1974. Verder is door veldwerk gereconstrueerd hoe het bodemprofiel (de verkitte B-horizont) er uitzag voor het gebruik van de crossbaan.

4.4

Basisalternatief

Het basisalternatief is de situatie waarin de komende jaren (tot 2020) motorcrossactiviteiten plaats vinden op het motorcrosssterrein. De activiteiten op het terrein en de inrichting van het terrein komen overeen met de voorgenomen activiteit, beschreven in Hoofdstuk 3.

Belangrijke andere aannames die ten grondslag liggen aan het basisalternatief, zijn de volgende:

Gebruik crossterrein:

- Trainingen met maximaal 8 motoren
- Trainingswedstrijden met maximaal 12 motoren
- Per jaar maximaal 8 trainingswedstrijden (periode maart tot en met juni, sept. & okt)
- Openingstijden crossterrein:
 - Woensdagen van 15:00 – 21:00 ('s winters tot zonsondergang)
 - Zaterdagen van 14:00 – 18:00
 - Zondagen van 10:00 – 13:00
- Crosseizoenen het hele jaar door.

Inrichting baan:

- Aanleg van een geluidwal langs de zuidlus van de crossbaan (zie figuur 4.1)
- Lengte geluidwal is 40 m., hoogte is 3 m.
- Verdiepte ligging plus springheuvels
- Zakputten
- Afrastering om deel van het terrein
- Nieuwe parkeerplaats aan oostzijde
- Brug over waterlossing aan zuidzijde

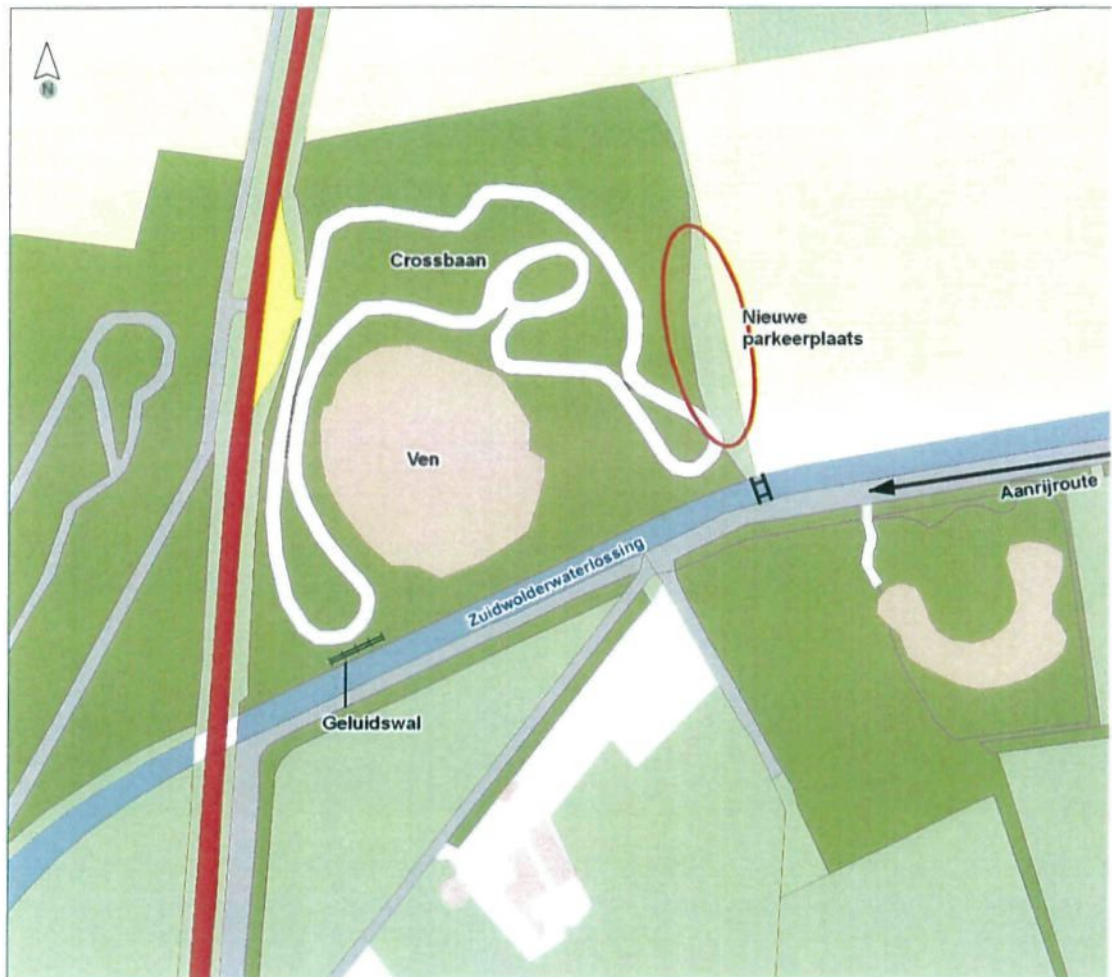
Verkeer richting de crossbaan:

- Tijdens trainingen:
 - ongeveer 15 voertuigen aanwezig
 - ongeveer 20 bezoekers (+/- 5 op terrein)
- Tijdens wedstrijden:
 - 30 tot 40 voertuigen aanwezig
 - Ongeveer 80 bezoekers (+/- 20 op terrein)
- Aanrijroute via Alteveer (oostkant)

Onderhoud baan:

- In het crosseizoen: eenmaal per maand vlakschuiven van de baan met shovel
- Zand terugbrengen op baan
- Bij zware regenval: wegpompen van water van de baan en uit zakputten naar het bosgebied.

Figuur 4.1 Basisalternatief (inclusief brug, geluidwal en aanrijdroute)



Verkeer N48 en ruimtelijke ontwikkelingen

De verkeersontwikkeling op de N48 is hetzelfde als in de referentiesituatie. Ook voor het basisalternatief is het uitgangspunt dat in en rondom en plangebied geen belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

Wildcrossen

De provincie hanteert als uitgangspunt dat legalisering van motorcrossactiviteiten op daarvoor aangewezen terreinen leidt tot een vermindering van het wildcrossen. Vermindering van wildcross is ook één van de doelen van de MCCZ. Het uitgangspunt dat legalisering van het motorcrossterrein Zuidwolde leidt tot vermindering van wildcrossactiviteiten in Zuid-Drenthe maakt deel uit van het basisalternatief.

4.5 Ontwikkelen Voorkeursalternatief en MMA

In het MER worden eerst de effecten beschreven van het basisalternatief ten opzichte van de referentiesituatie. Wanneer er sprake is van negatieve milieueffecten, is een voorstel gedaan voor mitigerende of compenserende maatregelen. Mitigerende maatregelen hebben als doel de negatieve effecten te verminderen. Met compenserende maatregelen worden maatregelen bedoeld buiten of nabij het plangebied, waarmee nadelige effecten als gevolg van de motorcrossactiviteiten beperkt of voorkomen kunnen worden.

De MCCZ heeft nadat de milieueffecten van het basisalternatief zijn bepaald in overleg met provincie en gemeente het Voorkeursalternatief samengesteld, gebaseerd op mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen. Voor de samenstelling van het MMA is uitgegaan van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat de maatregelen binnen de competentie van de MCCZ liggen.

Een belangrijk onderdeel van het MMA zijn maatregelen om de geluidhinder te verminderen. Deze maatregelen hebben vooral betrekking op de periode waarin gecrost wordt. Het belang van de tijdstippen waarop gecrost wordt, is weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Kritische crossperiode op grond van geluidbelasting

Periode >	Vroege ochtend	Ochtend, middag	Avond
Norm Wet geluidhinder	max. 40 dB(A) (tot 7.00)	max 50 dB(A) (7.00 – 19.00)	max 45 dB(A) (19.00 – 23.00)
Geluidbelasting N48	relatief laag	relatief hoog	Relatief laag
Verstoringsgevoeligheid vogels	relatief hoog	relatief laag	relatief hoog
Kritische periode motorcross	Kritisch		Kritisch

Uit het schema blijkt dat maatregelen om geluidhinder te beperken in de avondperiode het meest effectief zijn (er van uitgaande dat in de vroege ochtend niet gecrost wordt). Dit heeft de volgende redenen:

- De wettelijke normering is relatief streng (maximaal 45 dB(A)).
- Het achtergrondniveau van het geluid is relatief laag (minder verkeer), dus het geluid van het crossen valt minder weg tegen het geluid van de N48.
- De verstoringsgevoeligheid van vogels is relatief hoog.

Andere elementen van het voorkeursalternatief en het MMA zijn maatregelen tegen verdroging en barrièrewerking. De maatregelen, het Voorkeursalternatief en het MMA zijn beschreven in hoofdstuk 5.

5 INTEGRALE EFFECTVERGELIJKING

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komt de integrale effectvergelijking aan bod. Daarvoor wordt eerst het beoordelingskader per milieuaspect beschreven, in paragraaf 5.2. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen aspecten met betrekking op het woon- en leefmilieu en aspecten met betrekking tot natuur en water. Hiervoor wordt de classificatiemethodiek benoemd, waarmee een score voor de ernst van effecten wordt bepaald. Vervolgens worden per milieuaspect de effecten toegelicht (paragraaf 5.3). De kern van het hoofdstuk is de overzichtstabel met de vergelijking van de alternatieven (paragraaf 5.5) en een toelichting op de conclusies.

5.2 Beoordelingskader en classificatietabel

De activiteiten op het motorcrossterrein hebben effecten op het woon- en leefmilieu en op natuur en water. Daarnaast is er bijvoorbeeld ook de invloed van de N48 op deze milieuaspecten. In tabel 5.1 staat een overzicht van de relevante milieueffecten en hun beïnvloedingsfactoren.

Tabel 5.1 Overzicht relevante milieuaspecten en mogelijke beïnvloedingsfactoren

Milieuaspecten	Beïnvloeding door activiteit MCCZ	Beïnvloeding door andere factoren
<i>Woon- en leefmilieu</i>		
Geluid	Trainingen en wedstrijden Verkeersaantrekkende werking	• Autoweg N48
Luchtkwaliteit	Trainingen en wedstrijden Verkeersaantrekkende werking	• Autoweg N48
Hinderbeleving	Trainingen en wedstrijden Verkeersaantrekkende werking	• Autoweg N48
<i>Natuur en water</i>		
Verstoring fauna door geluid	Trainingen en wedstrijden Verkeersaantrekkende werking	• Autoweg N48
Verdroging (flora)	Inrichting crossbaan	• Zuidwolder waterlossing*
Barrièrewerking	Inrichting crossbaan	• Autoweg N48 • Zuidwolder waterlossing • Landbouwgronden

Toelichting

* De invloed van de Waterlossing wordt getoetst in het MER

In tabel 5.2 is een overzicht opgenomen met daarin de criteria voor de beoordeling van de milieueffecten, de meeteenheden en de toegepaste methodiek. Bij de beoordeling van de effecten is rekening gehouden met de activiteiten van de MCCZ en met beïnvloeding door andere factoren.

Tabel 5.2 Overzicht beoordelingscriteria

Thema	Criterium *	Meeteenheid	Methodiek
Subthema			
Woon- en leefmilieu			
Geluid:			
Geluidbelasting woningen en campings binnen vastgestelde 50 dB(A) zone	Bij ontheffing < 65 dB(A)	Etmaalwaarde ⁶ ($L_{AR,LT}$) in dB(A)	Geluidsberekeningen volgens Handleiding meten en rekenen industrielawaai
Maximale geluidniveaus woningen en campings binnen en buiten geluidzone	< Grenswaarde dagperiode 70 dB(A) < Grenswaarde avondperiode 65 dB(A)	Maximale geluidniveaus ($L_{A MAX}$) in dB(A)	idem
Cumulatieve geluidbelasting	Verandering aantal woningen en campings binnen 50 dB(A) contour (MKM)	In dB(A)	Methode Miedema
Luchtkwaliteit			
Belasting omgeving:			
Concentratie fijn stof	< Grenswaarde 40 µg/m ³	Luchtverontreiniging in µg/m ³	Berekening op basis van ervaringsgegevens
Concentratie NO ₂	< Grenswaarde 40 µg/m ³		
Hinderbeleving			
Beleving hinder	Toename/afname van hinder in directe omgeving Toename/afname van hinder in de rest van de provincie	Beschrijvend	Resultaten klankbordgroep-bijeenkomsten en expert judgement

Toelichting

- * *In deze kolom staat het beoordelingscriterium beschreven. Dit criterium is – indien van toepassing – afgeleid van een wettelijke norm (zie hoofdstuk 2).*

⁶ De etmaalwaarde is de hoogste waarde van de berekende waarde in de dagperiode of de berekende waarde in de avond.

Thema natuur			
Verstoring fauna door geluid			
Verstoring vogels	Effect binnen 42 dB(A) contour	belasting in dB(A),	Geluidberekeningen Literatuurstudie
Verstoring das	Effect binnen 250 m. van bron	beschrijving beïnvloeding	Literatuurstudie
Verstoring heikikker	Effect op lokroep	beschrijving beïnvloeding	Literatuurstudie
Verandering verstoring	Effect op EHS gebieden	belasting in dB(A), beschrijving beïnvloeding	Geluidberekeningen Literatuurstudie Gis-analyse
Verdroging			
Beïnvloeding waterpeil	Beïnvloeding waterpeil (schijnspiegel) ven	beschrijvend	Analyse beschikbare gegevens
Verandering bodemprofiel	Beïnvloeding waterpeil ven	Beschrijvend	Grondboringen Bodemkaart, analyse bestaande studies
Effecten op flora en fauna	Beïnvloeding Natuurdoeltypen Doelsoorten	Beschrijvend	Veldbezoek Analyse bestaande studies Gisanalyse
Barrièrewerking	Beïnvloeding grotere zoogdieren amfibieën en reptielen	Beschrijvend	Analyse kaart

Classificatietabel

De effecten van de alternatieven worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Daarbij zijn de volgende kwalitatieve scores gehanteerd zoals weergegeven in tabel 5.3.

Tabel 5.3 Classificatie van effecten

---	Zeer negatief ten opzichte van referentie (indien van toepassing: voldoet niet aan wettelijke normen)
--	Negatief ten opzichte van referentie (kritische periode / kwetsbare groepen)
-	Matig negatief ten opzichte van referentie
0	Niet onderscheidend ten opzichte van referentie
+	Matig positief ten opzichte van referentie
++	Positief ten opzichte van referentie
+++	Zeer positief ten opzichte van referentie

Om het onderscheid tussen verschillende situatie helder weer te kunnen geven, is gebruik gemaakt van een 7-staps indeling. Daarbij is als achterliggende gedachte aangehouden:

Een score van "- -" wordt toegekend indien het effect dermate negatief is, dat het buiten de wettelijke of beleidskaders valt.

De score "- -" wordt toegekend indien negatieve effecten optreden in wat is vastgesteld als een kritische periode of situatie (geluid in de avond, verstoring broedseizoen).

Indien er een significant negatief effect optreedt, maar buiten de kritische perioden of geen sprake is van een kritische situatie, wordt een "-" gescoord.

Geen of nihil effect wordt aangeduid met een 0 score.

Voor de positieve scores geldt dat een "+" wordt toegekend bij een verbeterde situatie welke echter nog geen invloed heeft op een kritische periode. Indien een situatie leidt tot verbetering bij een kritische periode, dan wordt dat met "+ +" gescoord. Tot slot "+ + +" geldt bij het opheffen van een wettelijk of beleidsmatig niet toegestane situatie.

5.3

Effecten

In deze paragraaf worden de milieueffecten beschreven ten opzichte van de referentiesituatie, van het basis alternatief. Indien sprake is van negatieve effecten is aangegeven welke mitigerende en compenserende maatregelen genomen kunnen worden. Achtergrondinformatie over gehanteerde uitgangspunten, methoden en informatiebronnen en de uitgevoerde onderzoeken staat in het Bijlagerapport (Deel B). De bijbehorende kaarten vindt u in Bijlage 2 van Deel A. De effecten van het wildcrossen in de referentiesituatie en van het basisalternatief zijn beschreven in een aparte paragraaf (5.3.7)⁷.

⁷ Dit is gedaan omdat het detailniveau van de effectbeschrijvingen globaler is dan van de effecten van de activiteiten op het motorcrossterrein.

5.3.1 Geluid

Toelichting

Voor het aspect geluid zijn de volgende effecten beschreven:

1. Geluidbelasting op woningen en campings als gevolg van motorcrossactiviteiten (trainingen, trainingswedstrijden, verkeersaantrekkende werking) in etmaalwaarden;
2. Maximale geluidniveaus op woningen en campings binnen en buiten de vastgestelde geluidzone.
3. Cumulatieve geluidsbelasting effecten op de woningen en campings in de omgeving (motorcross, N48).

Ad (1) Binnen de vastgestelde 50 dB(A) geluidzone is de geluidbelasting van vier woningen hoger dan 55 dB(A). Voor deze woningen is een saneringsprogramma vastgesteld en zijn MTG's (Maximale Toegestane Waarden) vastgesteld. De geluidbelasting op deze woningen is getoetst aan de vastgestelde MTG's. Daarnaast zijn geluidberekeningen uitgevoerd voor de overige woningen en de campings binnen de 50 dB(A) contour.

Ad (2) De grenswaarden gesteld aan de maximale geluidniveaus van geluidgevoelige bestemmingen in de dag- en de avondperiode zijn respectievelijk 70 en 65 dB(A). Wettelijk gezien gelden deze grenswaarden voor de gevoelige bestemmingen binnen en buiten de vastgestelde geluidzone. In dit MER is getoetst aan deze grenswaarden. Ten aanzien van twee geluidgevoelige posities nabij het motorcrossterrein zijn hogere maximale waarden vastgesteld.

Ad (3) De kwaliteit van de leefomgeving rond het crossterrein vanwege het thema 'geluid' is onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van de methode Miedema. Geluiden afkomstig van verkeer op de N48 en het crossterrein zijn hierin gesommeerd. In het MER is getoetst hoeveel woningen binnen de 50 dB(A) contour liggen.

Referentiesituatie

In de referentiesituatie is de N48 de belangrijkste geluidsbron in de omgeving van het plangebied. Als gevolg van een verwachte groei van de verkeersintensiteit in de toekomst, zal de geluidbelasting van de weg op de omgeving toenemen. De 50 dB(A) contouren voor de referentiesituatie zijn afgebeeld op kaart 4 in Bijlage 2.

In vergelijking met de huidige situatie (2006) zal de geluidbelasting met name op de (randen van de) campings en de daarbij gelegen woningen overdag en in de avond toenemen.

Basisalternatief

Effecten

De 50 dB(A) contouren voor de trainingen en de wedstrijden zijn afgebeeld op respectievelijk kaart 5 en 6 in Bijlage 2. In vergelijking met de referentiesituatie neemt vooral de geluidbelasting in de avondperiode op de woningen en campings toe (trainingen en wedstrijden). Bijvoorbeeld een woning in Ten Arlo ligt in de referentiesituatie niet binnen de 50 dB(A) contour. Tijdens trainingen en wedstrijden in de avondperiode is dit wel het geval.

Voor de geluidbelasting op de woningen binnen de vastgestelde geluidzone geldt dat de berekende etmaalwaarden lager zijn dan de vastgestelde MTG's (4 adressen). In de berekende etmaalwaarden is de tonale toeslag van 5 dB(A) verwerkt. De berekende geluidniveaus aan de randen van de campings zijn 48 à 55 dB(A) inclusief tonale toeslag.

Als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het crossterrein bij trainingswedstrijden zal een etmaalwaarde van ten hoogste 46 dB(A) in de avond optreden bij de woningen die aan de aanrijroute liggen. Deze waarde ligt onder de voorkeurswaarde van 50 dB(A)⁸.

De hoogst te verwachten maximale geluidniveaus bij het gelijktijdig starten van meerdere motoren bij twee dicht bij de crossbaan gelegen woningen zijn respectievelijk 68 en 69 dB(A). Ten aanzien van deze woningen zijn hogere maximale waarden toegestaan. De overige maximale geluidniveaus op woningen liggen tussen de 57 en 65 dB(A). Uit de in de MTG posities berekende waarden kan geconcludeerd worden dat de geluidgevoelige bestemmingen die op grotere afstand liggen van de crossbaan (buiten de geluidzone) vallen binnen de grenswaarden van maximale geluidniveaus van 70 en 65 dB(A), respectievelijk in de dag- en avondperiode.

Uit de berekeningen van de cumulatieve geluidbelasting (Methode Miedema) blijkt dat het oppervlak dat binnen de 50 – 55 dB(A) contour ligt, toeneemt in vergelijking met de referentiesituatie. Dit geldt met name in de avondperiode. Binnen deze contour is sprake van een matige geluidkwaliteit.

De effecten op geluid worden negatief beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (--). De beoordeling is negatief omdat de omvang van het geluidbelast oppervlak toeneemt, waarbij de (relatieve) toename het grootst is in de avondperiode. In deze periode is sprake van vermindering van de geluidbelasting van de N48 (dus relatief sterke geluidtoename door de motorcross), en strengere geluidnormen. Daarnaast neemt de geluidbelasting in de gebieden die al belast zijn door de N48, toe. Er is geen sprake van overschrijding van wettelijke normen.

Mitigerende maatregelen

Niet crossen in de avondperiode

Uit het geluidonderzoek blijkt dat met name in de avondperiode de geluidbelasting sterk toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Door te stoppen met de motorcrossactiviteiten in de avondperiode, wordt de geluidbelasting op de omgeving aanzienlijk beperkt.

De effecten van de motorcrossactiviteiten overdag (dus niet crossen in de avondperiode) worden beoordeeld als matig negatief (-) ten opzichte van de referentiesituatie.

Saneringsbesluit

Door het treffen van overdrachtsmaatregelen zoals een geluidwal of -scherm kan de verspreiding van geluid naar de omgeving worden beperkt. Conform het saneringsbesluit (1998) zal een geluidwal worden aangelegd met een lengte van 40 m.

⁸ Conform de circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting' (1996).

en een hoogte van 3 m. langs de zogenaamde zuidlus van de crossbaan⁹. Extra maatregelen zijn niet voorzien omdat voldaan wordt aan de wettelijke normen.

Andere maatregelen

Het beperken van het aantal wedstrijdrijders op de baan van bijvoorbeeld 12 naar 9 zal naar schatting de geluidsbelasting tijdens trainingswedstrijden met ongeveer 1 dB(A) verminderen. Deze maatregel vermindert maar beperkt de hinder naar de omgeving en is daarom niet effectief.

Het toepassen van speciale geluiddempers op motoren om deze minder luidruchtig te maken, is nog in ontwikkeling en niet gangbaar in de praktijk. De toepassing van deze dempers is daarom niet meegenomen als mitigerende maatregel, maar zou op middellange termijn (5 à 10 jaar) kunnen leiden tot een reductie van de geluidbelasting van motorcross. De MCCZ volgt met de toepassing van dempers het KNMV-beleid dat gericht is op een inspanningsverplichting voor geluidreductie.

5.3.2 Luchtkwaliteit

Toelichting

Voor het aspect lucht zijn de effecten beschreven van de motorcrossactiviteiten en de de verkeersaantrekkende werking op:

- De concentratie fijn stof. Hierbij is getoetst aan de grenswaarde van 40 µg/m³ uit het Besluit luchtkwaliteit.
- De concentratie NO₂. Hierbij is getoetst aan de grenswaarde van 40 µg/m³ uit het Besluit luchtkwaliteit.

Om de emissie van de motorcrossactiviteiten op het terrein te kunnen bepalen is gebruik gemaakt van gegevens uit een eerder uitgevoerd luchtonderzoek voor een soortgelijk crossterrein (zie MER deel B). Bij de inschatting van de effecten is uitgegaan van een 'worst case situatie' ten aanzien van emissies en verkeersbewegingen van en naar het crossterrein.

Referentiesituatie

Voor de referentiesituatie is uitgegaan van de concentratie van de luchtverontreinigde stoffen NO₂ en fijn stof die in de lucht aanwezig zijn. De concentraties zijn beschreven in tabel 5.4 en getoetst aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit.

Tabel 5.4 Gemiddelde immissieconcentraties (2006)

Component	Grenswaarde BIK [µg/m ³]	Jaargemiddelde concentratie referentiesituatie [µg/m ³]
NO ₂	40	17,3
Fijn stof	40	20,6

De jaargemiddelde concentraties (achtergrondconcentratie) van NO₂ en fijn stof blijven in de referentiesituatie ruim beneden de grenswaarde van het Besluit luchtkwaliteit.

⁹ De aanleg van de geluidwal is bij besluit (1998) vastgesteld en maakt deel uit van zowel basisalternatief, voorkeursalternatief als MMA.

Basisalternatief

Als gevolg van de activiteiten op het motorcrossterrein treedt NO₂-emissie op evenals emissie van fijn stof. Uit berekeningen voor een soortgelijk crossterrein (referentieterrein) komt naar voren dat de bijdrage aan de luchtkwaliteit als gevolg van de (op dat terrein voorgenomen) activiteiten klein is (zie tabel 5.5).

Tabel 5.5 Gemiddelde immissieconcentraties (2006)

Component	Grenswaarde Blk [µg/m ³]	Jaargemiddelde concentratie referentiesituatie ²⁾ [µg/m ³]	Jaargemiddelde bronbijdrage motorcrossterrein ter hoogte van de inrichtingsgrenzen [µg/m ³]	Jaargemiddelde concentratie (referentiesituatie + bronbijdrage) [µg/m ³]
NO ₂	40	17,3	1,2	18,5
Fijn stof ¹⁾	40	20,6	1,2	21,8

De bijdrage van motorcrossterrein Zuidwolde aan jaargemiddelde NO₂ concentratie zal binnen de grenzen van het terrein ongeveer 1,2 µg/m³ bedragen en de bijdrage aan jaargemiddelde fijn stof concentratie eveneens ongeveer 1,2 µg/m³. Buiten de grenzen van het terrein zullen deze waarden afnemen naarmate de afstand tot het terrein toeneemt. De toename van de fijn stof concentratie komt deels door emissie van de motoren en deels door stof dat van de baan opwaait.

Uit berekeningen komt naar voren dat de verkeersaantrekkende bewegingen, inclusief de bronbijdrage van de voorgenomen activiteiten, leiden tot een maximale toename van 0,2 µg/m³ aan de jaargemiddelde NO₂ concentratie en tot een toename van 1,0 µg/m³ aan de jaargemiddelde fijn stof concentratie ter hoogte van de N48.

De emissies van fijn stof en NO₂ als gevolg van wildcrossen zullen naar verwachting afnemen. Deze emissies zijn niet meegenomen in de berekeningen.

Uit de berekeningen voor het motorcrossterrein blijkt dat ruim wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. De relatieve toename van de immissie van fijn stof en NO₂ als gevolg van de motorcrossactiviteiten in vergelijking met de referentiesituatie is zeer gering.

De effecten als gevolg van de motorcrossactiviteiten op de luchtkwaliteit worden beoordeeld als matig negatief (-) ten opzichte van de referentiesituatie.

Mitigerende maatregelen

Beperking openingstijden

Beperking van de openingstijden betekent dat minder uitstoot van fijn stof en NO₂ plaatsvindt. Met deze maatregel kan worden aangesloten bij de beperking van het crossen ter vermindering van de geluidbelasting.

Nat houden van de baan

Door het nat houden van de baan tijdens het crossen in droge periodes, wordt minder fijn stof van de baan opgewerkt naar de lucht. Aandachtspunt is het selectief toepassen van deze maatregel omdat anders het negatieve effect van het waterverbruik niet opweegt tegen het positieve effect van minder fijn stof.

De effecten als gevolg van de motorcrossactiviteiten op de luchtkwaliteit bij het nemen van mitigerende maatregelen worden eveneens beoordeeld als matig negatief (-) ten opzichte van de referentiesituatie. Er is sprake van minder emissies in vergelijking met het basisalternatief. De verschillen zijn echter zodanig beperkt en komen daarom niet tot uitdrukking in de beoordeling.

Andere maatregelen

Door de motoren verplicht op een bepaald soort (bio)brandstof te laten rijden, kan een lagere emissie van NO₂ en fijn stof bewerkstelligd worden. Dit is op korte termijn niet realiseerbaar. Op middellange termijn (5 à 10 jaar) zou dit een realistische mogelijkheid kunnen worden om luchtverontreiniging te verminderen. De MCCZ volgt met de toepassing van andere brandstofsoorten het KNMV-beleid.

5.3.3 Hinderbeleving in de directe omgeving

Toelichting

Voorafgaand aan het opstellen van het MER is een klankbordgroepavond georganiseerd (zie paragraaf 1.3). Tijdens deze avond zijn diverse aspecten van het in bedrijf zijn van het motorcrossterrein genoemd, die hinder veroorzaken bij omwonenden en de nabij gelegen campings.

Referentiesituatie

In de referentiesituatie is de belangrijkste bron van hinder de N48.

Basisalternatief

Effecten

Door de omwonenden van het motorcrossterrein wordt het geluid als belangrijkste oorzaak van hinder aangemerkt. Het feit dat het geluid van de motorcross een tonaal geluid is met een wisselende geluidsterkte, versterkt de hinder. De hinder wordt met name ondervonden in de avondperiode en in vakantieperiodes (en bijvoorbeeld de woensdagavond voor Hemelvaartsdag). Ook geluidsemissies als gevolg van wildcrossen worden als hinderlijk ervaren.

Omwonenden gaven verder aan in het verleden hinder te ondervinden van geparkeerde auto's en opstuivend zand door langsrijdende motoren. Deze hinder zal minder worden door de nieuwe aanrijdroute via de oostkant.

De effecten worden beoordeeld als negatief voor de omwonenden (--).

Mitigerende maatregelen

Beperken crossen in de vakantieperiodes en op bijzondere dagen

Door het crossen in vakantieperiodes of bijzondere feestdagen te beperken, vermindert de hinder. Daarnaast draagt het niet crossen in de avondperiode bij aan het verminderen van hinder in de omgeving. Deze maatregel is besproken in paragraaf 5.3.1.

De effecten worden bij het nemen van deze mitigerende maatregelen beoordeeld als matig negatief voor de omwonenden (-).

5.3.4 Verstoring fauna door geluid

Toelichting

Van verstoring van fauna door geluid kan sprake zijn bij vogels, dassen en heikikkers. De geelgors, de das en de heikikker zijn doelsoorten die horen bij het natuurdoeltype hoogveenven (zie paragraaf 2.2). De soorten die voorkomen in het plangebied zijn beschreven in bijlage 3 van het Bijlagerapport.

De ernst van de verstoring van fauna is afhankelijk van:

- De mate waarin het geluid van het motorcrossen wegvalt tegen het achtergrondgeluid.
- De gevoeligheid van de soort voor geluid. Voor broedvogels van graslanden en van bos worden de grenswaarden van respectievelijk 47 dB(A) en 42 dB(A) gebruikt in het MER¹⁰.
- Het continue of tonale karakter van het geluid.
- De periode waarin, en het tijdstip waarop gecroost wordt.

Hiermee rekening houdend zijn aan de hand van de geluidberekeningen de mogelijke gevolgen van de verstoring per soort in beeld gebracht en beoordeeld.

Referentiesituatie

Vogels

In de autonome ontwikkeling is uitsluitend sprake van geluidsbelasting door de N48. Als gevolg van de geluidsbelasting van de N48 worden in een brede strook langs de weg de drempelwaarde van 42 dB(A) voor broedvogels overschreden (zie ter vergelijking kaart 4). Ook ter plaatse van het plangebied wordt deze drempelwaarde ruim overschreden. Als gevolg de geluidsbelasting door de N48 zullen de meest verstoringsgevoelige vogelsoorten zich waarschijnlijk niet in de nabijheid van de weg vestigen en ook niet op het motorcrossterrein.

In de toekomst zal de geluidsbelasting door de N48 verder toenemen (kaart 4), waardoor het plangebied nog minder geschikt wordt voor verstoringsgevoelige vogelsoorten. Vogels kunnen wennen aan een zekere mate van verstoring. Voorwaarde hiervoor is dat de verstoringsbron geen werkelijke bedreiging vormt, voorspelbaar is en voor het dier de voordelen van het onderdrukken van het vluchtgedrag groter blijken dan de nadelen. Door het continue karakter van het geluid van de N48 lijkt de situatie voor gewinning gunstig.

Dassen

Het geluid van de N48 zal een versturende werking hebben op dassen. Er zijn echter weinig gegevens bekend over de gevoeligheid van dassen voor geluid (zie hoofdstuk 6). Op basis van expert judgement van de Stichting Das en Boom wordt een zone van 250 meter langs de weg aangehouden, die ongeschikt wordt voor bewoning door Dassen als gevolg van de geluidsbelasting van de weg. Deze zone beslaat een groot deel van het plangebied.

¹⁰ Zie voor een toelichting op de gehanteerde aannames hoofdstuk 3 van het Bijlagerapport.

In het plangebied is een pijp gegraven door een das. Mogelijk duidt dit op een (bij)burcht in wording. Bij de ingang van deze burcht zijn overigens geen recente sporen van een das aangetroffen.

Heikikkers

In de huidige situatie is er slechts een zeer kleine populatie heikikkers in het plangebied. Door het ontbreken van open water in de periode 2004 tot 2006 en het ontbreken van koorzang, is het onwaarschijnlijk dat het ven als voortplantingsbiotoop wordt gebruikt. Er is daarom geen invloed van het geluid van de weg op de lokroep van heikikkers. Indien het ven niet verdroogd zou zijn, zou de populatie waarschijnlijk groter van omvang zijn. Uit informatie (1994) van de Werkgroep Amfibieën en Reptiel Drenthe blijkt dat het ven destijds door de Heikikker werd gebruikt als voortplantingsbiotoop (Koeman en Bijkerk, 2006).

Gebieden

In het onderzoeksgebied liggen geen belangrijke weidevogelgebieden of gebieden voor wintergasten. In het gebied liggen wel EHS-gebieden (zie kaart 2 en paragraaf 2.2). In de referentiesituatie (huidige situatie) vindt langs een brede strook van de N48 verstoring plaats door de geluidsbelasting van de weg. In de toekomst zal de geluidsbelasting als gevolg van de N48 verder toenemen, waardoor een bredere zone langs de N48 minder geschikt wordt voor verstoringgevoelige soorten. Doordat het geluid geen bedreiging vormt en continue is, lijken de omstandigheden voor gewinning gunstig.

Basisalternatief

Vogels

De motorcrossactiviteiten resulteren in een toename van de geluidsbelasting in vergelijking met de referentiesituatie. De geluidsbelasting in het plangebied neemt sterk toe. Het geluidbelast oppervlak met meer dan 42 dB(A) in het studiegebied neemt toe (zie kaart 9 en 10) ten opzichte van de referentiesituatie.

Vogelsoorten waarbij sprake was van gewinning aan het geluid van de N48, worden nu verstoord door de niet continue geluidbelasting van de motorcrossactiviteiten. De situatie voor gewinning is minder gunstig in vergelijking met de referentiesituatie. Door de toename van de geluidbelasting (aantal dB(A)) en de toename van het geluidbelast oppervlakte binnen de 42 dB(A) contour, worden meer vogels verstoord dan in de referentiesituatie.

Een aantal vogelsoorten zijn in de vroege ochtend en in de avond het meest actief. Deze vogels zijn 's ochtends en 's avonds het meest storinggevoelig. Tijdens het broedseizoen is eveneens de verstoringstolerantie van bos- en weidevogels relatief laag¹¹. De verstoring van vogels door de motorcrossactiviteiten is daarom in de avondperiode en het broedseizoen relatief groot.

¹¹ Een doelsoort in het gebied is de Geelgors. Het broedseizoen van de Geelgors loopt van begin april (balts en nestbouw) tot en met eind augustus (eieren of niet vliegvlugge jongen). Bron: Natuurkalender Ministerie van LNV. De provincie gaat er vanuit op basis van veldwaarnemingen dat 95% van alle Geelgorsen uiterlijk halverwege juli vliegenvlugge jongen heeft en er geen verstoring meer optreedt. In dit MER wordt het broedseizoen gedefinieerd in de periode april – medio juli.