



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Regionaal motorcrossterrein gemeente Landerd

Voorlopig Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 februari 2013 / rapportnummer 2218-67





# 1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De gemeente Landerd heeft het voornemen om een nieuw regionaal motorcrossterrein mogelijk te maken ten zuidoosten van de vliegbasis Volkel. Hiervoor dient de bestemming van het terrein te worden gewijzigd en moet een geluidzone in bestemmingsplannen van de gemeenten Landerd, Uden en Mill en Sint Hubert worden vastgelegd. Tenslotte moet de provincie Brabant een omgevingsvergunning voor de realisatie van het crossterrein afgeven. Ter onderbouwing van de planwijzigingen is een MER opgesteld.<sup>1</sup> Bevoegd gezag in deze procedure zijn de gemeenteraden van de betrokken gemeenten. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>2</sup> zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Tijdens de toetsing heeft de Commissie van het bevoegd gezag achtergrondinformatie ontvangen over de wijze waarop de geluidberekeningen zijn uitgevoerd. Ze heeft de ontvangen informatie in haar advisering betrokken en beveelt het bevoegd gezag aan om deze informatie openbaar te maken.

**De Commissie signaleert tijdens de toetsing van het MER en de achtergrondinformatie een aantal tekortkomingen.** Zij acht het opheffen ervan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij het nemen van een besluit over de bestemmingsplannen. Wat ontbreekt, is:

- een afdoende onderbouwing van de behoefte waarin het circuit, nu en in de toekomst, dient te voorzien;
- een onderbouwing van het hanteren van een toeslag voor tonaal geluid bij het berekenen van de geluidbelasting en een beeld van de gevolgen van het niet toepassen van deze toeslag voor te nemen maatregelen en inrichtingsalternatieven;
- een visualisatie van de landschappelijke inpassing van het crossterrein;
- een beoordeling van de effecten van het voornemen voor de ecologische verbindingzone Peelkanaal.

De Commissie acht dit essentieel voor de besluitvorming omdat deze informatie bepalend is voor de omvang van het initiatief, voor de wijze waarop het wordt gerealiseerd en voor de begrenzing van de effecten. Ze adviseert om eerst een aanvulling op het MER op te stellen en pas daarna een besluit te nemen.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en in hoofdstuk 3 geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

---

<sup>1</sup> De gemeenten hebben ervoor gekozen om eerst het MER ter inzage te leggen en pas daarna de planologische procedure te starten. De Commissie heeft bijgevolg niet kunnen controleren of MER ten grondslag kan liggen aan het plan. Het bevoegd gezag zal dit dus moeten aantonen op het ogenblik dat over het plan besloten wordt.

<sup>2</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl).

## 2. Gesignaleerde tekortkomingen

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en doet zij aanbevelingen voor de op te stellen aanvulling. Deze aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren van de aanbevelingen essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming.

### 2.1 Een duurzame, toekomstvaste keuze

In het MER wordt de behoefte aan een regionaal motorcrossterrein onderbouwd vanuit het streven om illegale of ongewenste crossterreinen, die zich vaak in groene of stiltegebieden bevinden, te saneren en te vervangen door een planologisch ingepast terrein.<sup>3</sup> Het MER beschrijft het volgende wensbeeld: een terrein met verschillende soorten crossbanen (zacht en verhard, voor volwassenen en jeugd en voor cross en supermoto), dat uitsluitend zal worden gebruikt voor training.<sup>4</sup> Aan het gebruik van de locatie worden een maximale gebruiksduur en -intensiteit gekoppeld en een verdeling van de gebruiksuren over de week.<sup>5</sup>

Wat echter onvoldoende is onderbouwd in het MER, is de concrete, regionale behoefte (aard en omvang en te verwachten ontwikkelingen) waarin het terrein moet voorzien, en hoe die behoefte is vertaald naar de eisen aan het voornemen<sup>6</sup>. Alleen met een dergelijke onderbouwing wordt duidelijk hoe het gebruik en de omgevingseffecten van het terrein zich in de loop van de tijd zullen ontwikkelen en of dit initiatief een duurzame en toekomstvaste oplossing biedt voor de gesignaleerde problemen. Nu is onvoldoende duidelijk waarom de voorziene banen en gebruiksduur de actuele en toekomstige behoefte dekken, ook op de lange termijn.

De Commissie vindt het essentieel voor het besluit dat de relatie tussen de eisen aan het voornemen en de actuele en toekomstige behoefte eenduidig wordt beschreven, zodat duidelijk is of het voornemen een duurzame en toekomstvaste oplossing biedt voor de gesignaleerde problemen.

### 2.2 De geluidbelasting inschatten

De geluidbelasting wordt terecht beschouwd als het meest bepalende milieueffect van het motorcrossterrein.<sup>7</sup> De Commissie vindt het dan ook noodzakelijk dat alle uitgangspunten die bij het maken van de geluidberekeningen worden gebruikt, goed worden beschreven en

---

<sup>3</sup> Paragrafen 1.4 t/m 1.6 van het MER.

<sup>4</sup> De gemeente heeft desgevraagd aangegeven dat het nadrukkelijk niet de bedoeling is om het terrein voor nationale en internationale wedstrijden te gebruiken, in tegenstelling tot wat in paragraaf 3.1 van het MER wordt gesuggereerd.

<sup>5</sup> Paragraaf 3.2 van het MER.

<sup>6</sup> Die eisen vormen tevens het uitgangspunt voor het berekenen of beschrijven van de milieugevolgen.

<sup>7</sup> Paragraaf 7.1 van het MER.

dat gemaakte keuzes helder worden onderbouwd.<sup>8</sup> Het MER is op dit punt onvolledig.<sup>9</sup> Zo ontbreekt de volgende informatie:

- de herkomst van gehanteerde geluidvermogens;<sup>10</sup>
- de gehanteerde tijdsduur voor iedere ‘deelactiviteit’;<sup>11</sup>
- de onderbouwing van de toepassing van een 5 dB-toeslag vanwege tonaal geluid.<sup>12</sup>

In de achtergrondinformatie die de Commissie heeft ontvangen, is de afleiding van de gehanteerde geluidvermogens onderbouwd, is een typefout in het geluidvermogen voor supermoto gecorrigeerd en wordt aangegeven hoe is omgegaan met de verdeling van de bedrijfstijden over de onderscheiden ‘deelactiviteiten’. Hiermee zijn de eerste twee hiervoor gesignaleerde onduidelijkheden in de uitgangspunten afdoende verhelderd. Over het toepassen van een 5 dB-toeslag wordt aangevoerd dat er in de toekomst wellicht weer sprake kan zijn van toenemend gebruik van tweetaktmotoren en dus van een grotere kans op tonaal geluid. Deze stelling is niet in overeenstemming met de praktijk, die een voortdurende afname van het percentage tweetaktmotoren laat zien. Ook blijkt uit recent onderzoek in opdracht van de KNMV dat zelfs als er alleen tweetaktmotoren in de baan rijden, een toeslag voor tonaal geluid niet gerechtvaardigd is.<sup>13</sup>

Niet toepassen van een 5 dB-toeslag vanwege tonaal geluid kan leiden tot beperktere geluidcontouren. Deze keuze kan consequenties hebben voor het ontwerp van het crossterrein en voor de waardering van de verschillende inrichtingsopties.<sup>14</sup> Het zou ertoe kunnen leiden dat een baan met beperktere geluidreducerende voorzieningen reeds kan voldoen aan de wettelijke normen. Hierdoor zou anders geoordeeld kunnen worden over de beschikbare, geluidbeperkende maatregelen (hoogte van de geluidwallen, beperking van trainingsduur, aantallen rijders op de baan, wel of geen supermoto en dergelijke).

De Commissie vindt het essentieel voor het besluit dat alle uitgangspunten die bij de geluidberekeningen worden gehanteerd eenduidig worden onderbouwd. Verder beveelt ze aan om de gevolgen die wijzigingen in uitgangspunten kunnen hebben voor te nemen maatregelen en inrichtingsalternatieven, goed in beeld te brengen.

<sup>8</sup> Ook enkele van de insprekers vragen om meer duidelijkheid over de uitgangspunten voor de berekeningen.

<sup>9</sup> Paragraaf 3.3 van het MER.

<sup>10</sup> Onduidelijk is waarop de gehanteerde bronvermogens van de verschillende activiteiten gebaseerd zijn. Die zijn bijvoorbeeld anders dan de kentallen die door de KNMV worden gehanteerd. De bronvermogens wijken bovendien af van de vermogens die in eerdere berekeningen voor dit project zijn gebruikt. Opvallend is dat de bronvermogens voor supermoto in het MER lager zijn dan die voor motorcross. In de praktijk wordt veelal het omgekeerde vastgesteld.

<sup>11</sup> In het akoestisch onderzoek ontbreekt de verblijfsduur van de motorcrossers in bijvoorbeeld de ruime bochten, de scherpe bochten of op de aanloop naar de springschans en boven de springschans. De hiervoor gehanteerde uitgangspunten en de hoogte van de geluidbronnen die is aangenomen, zijn bepalend voor de berekende geluidniveaus.

<sup>12</sup> Uit uitspraak 200900451/1/M1 van de Raad van State van 13 januari 2013 over een revisievergunning verleend voor een inrichting voor motorsportactiviteiten volgt dat toepassing van de 5 dB toeslag vanwege tonaal geluid niet op zijn plaats is bij de verhouding tussen twee- en viertaktmotoren die hier aan de orde is. Ook de informatie die beschikbaar is bij de KNMV, geeft aan dat de immisie van motorcrossgeluid niet meer als tonaal moet worden beoordeeld.

<sup>13</sup> “Onderzoek betreffend geluid in de omgeving van motorcrosssterreinen – Actualisatie naar aanleiding van invoering van 94 dB(A)-norm” Conceptrapport van 20 december 2012.

<sup>14</sup> Paragraaf 7.4 van het MER.

## 2.3 Gevolgen voor het landschap

De visuele gevolgen voor het landschap van realisatie van een crossterrein op de voorkeurslocatie worden naar het oordeel van de Commissie erg summier in beeld gebracht.<sup>15</sup> Niet duidelijk is waarom de impact op het landschap van springschansen, al of niet omgeven door beplanting, geringer zou zijn dan die van een volledige omwalling voorzien van extensief beheerd gras. Om dit goed te kunnen beoordelen vindt de Commissie een verbeelding vanuit verschillende gezichtpunten noodzakelijk, zoals zij ook heeft aangegeven in haar advies over de reikwijdte en het detailniveau van het MER.

De Commissie vindt het essentieel voor het besluit dat de gevolgen voor het landschap van de verschillende opties voor het inrichten van het terrein door visualisaties in beeld worden gebracht.

## 2.4 Ecologische verbindingszone Peelkanaal

Het MER geeft aan dat ten oosten van de voorkeurslocatie de ecologische verbindingszone (evz) Peelkanaal ligt, die voor de das, struweelvogels en amfibieën is aangewezen. Als gevolg van het voornemen zal er verstoring optreden. Het MER maakt niet duidelijk of die verstoring, in samenhang met de reeds aanwezige verstoring van de vliegbasis en het wegverkeer, consequenties heeft voor de dieren waarvoor de evz is aangewezen en of maatregelen nodig zijn.

De Commissie vindt het essentieel voor het besluit dat

- wordt nagegaan of er als gevolg van het voornemen effecten te verwachten zijn op het functioneren van de ecologische verbindingszone;
- wordt aangegeven of er dientengevolge extra maatregelen nodig zijn ter bescherming van de soorten waarvoor de ecologische verbindingszone Peelkanaal is aangewezen.

# 3. Aandachtspunten voor de besluitvorming

De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

## 3.1 De geluidbelasting vastleggen

De geluidbelasting die in het MER voor het voorkeursalternatief wordt beschreven, zal moeten worden vertaald naar een geluidzone die in bestemmingsplannen wordt vastgelegd. Op het ogenblik dat het plan wordt vastgesteld, zal duidelijk moeten zijn hoe beide zich tot elkaar verhouden. Belangrijke aspecten hierbij zullen zijn:

<sup>15</sup> Paragrafen 6.6 en 7.5.1 van het MER.

- in hoeverre ruimte zal worden geboden voor groei van de activiteit;
- hoe de eventuele groeiruimte kan worden ingevuld;
- of de realisatie van het voornemen eventueel leidt tot gebruiksbeperkingen voor de bestemmingen rondom het plangebied.<sup>16</sup>

De toelichting op het plan zal een antwoord moeten geven op die vragen.

Het MER brengt de geluidcontouren van de afzonderlijke bronnen goed in beeld. Enkele insprekers stellen de cumulatie van de verschillende geluidbronnen aan de orde. Onder andere omdat voor de verschillende bronnen de hinder anders wordt ervaren en beoordeeld en omdat andere geluidmaten worden gebruikt, is optellen van de geluidbelastingen van de afzonderlijke geluidbronnen niet zonder meer mogelijk. Om de omwonenden toch een indruk te geven van de cumulatieve hinder, zou bij het plan een goede indicatie van het aantal (ernstig) gehinderden van de afzonderlijke bronnen en de overlap tussen deze groepen kunnen worden gegeven.

- De Commissie beveelt aan om, als het plan wordt vastgesteld, aan te geven of de geluidzone ruimte biedt voor groei, hoe die groei geaccommodeerd wordt en hoe dit het gebruik van het omliggend gebied inperkt.
- De Commissie beveelt aan om bij het ontwerp bestemmingsplan een beeld te schetsen van het aantal geluidgehinderden per bron en de aantallen die hinder ondervinden van de verschillende bronnen.

## 3.2 Luchtkwaliteit

De beoordeling van de gevolgen voor de luchtkwaliteit is gebaseerd op een rapport uit 2009. In principe zouden deze gegevens geactualiseerd moeten worden op het ogenblik dat het plan wordt vastgesteld. Gezien het feit dat ruim wordt voldaan aan geldende normen en dat achtergrondconcentraties voortdurend dalen, verwacht de Commissie dat de effecten van het voornemen in cumulatie met de dan heersende achtergrondconcentratie zullen voldoen aan de randvoorwaarden die zullen gelden als het plan wordt vastgesteld, wat eenvoudig bij het besluit kan worden onderbouwd.

## 3.3 Evaluatieprogramma

In de aanzet voor het evaluatieprogramma<sup>17</sup> wordt nu alleen aandacht besteed aan het meten en registreren van de effecten van het nieuwe crossterrein. Die aanzet beschrijft echter niet de opvolging van de sanering van bestaande en ongewenste terreinen, die zou moeten leiden tot het verdwijnen van de overlast en tot een kwaliteitsverbetering van die terreinen.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> De notitie ruimtebeslag van Amoc van 20 januari 2006 gaat in op die eventuele ruimtelijke beperkingen. Enkele van de zienswijzen gaan hierover.

<sup>17</sup> Hoofdstuk 9 van het MER.

<sup>18</sup> Enkele van de zienswijzen handelen over de effectiviteit van de maatregelen om het wildcrossen tegen te gaan.

- De Commissie beveelt aan om ook het resultaat van de sanering van bestaande en ongewenste terreinen te volgen door de natuurontwikkeling en de recreatie (in het bijzonder de trend in het wildcrossen) in die gebieden te zijner tijd te evalueren.

VOORLOPIG



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Landerd

**Bevoegd gezag:** de gemeenteraden van Landerd, Uden en Mill en Sint Hubert

**Besluit:** wijzigen van bestemmingsplannen

**Categorie Besluit m.e.r.:**

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie D43.0

**Activiteit:** door wijzigen van bestemmingsplannen de realisatie van een motorcrossterrein mogelijk maken in het landbouwontwikkelingsgebied Odiliapeel

**Procedurele gegevens:**

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 5 februari 2010

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 3 mei 2010

kennisgeving MER: 25 november 2012

ter inzage legging MER: 26 november t/m 31 december 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 3 december 2012

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 12 februari 2013

**Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Ing. E.H.A. de Beer

Drs. B. Korf

Dr. J. Lembrechts (werkgroepsecretaris)

G. Lukken

Ir. J. van der Vlist (voorzitter)

**Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- MER Regionaal motorcrossterrein gemeente Landerd. BRO, 2<sup>e</sup> concept, augustus 2012;
- Convenant geluidsreductie crossmotoren, MON/KNMV, 2 mei 2010;
- Berekening geluidscontouren Volkelseweg, Peelweg, Milieuscoop, 23 mei 2012;
- Berekening regionaal motorcrossterrein De Peel, Milieuscoop, 31 mei 2012;
- Reactie ter verduidelijking van geluidberekeningen. Milieuscoop, 29 januari 2013.

De Commissie heeft kennis genomen van 9 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 31 december 2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

VOORLOPIG



Voorlopig Toetsingsadvies over het  
milieueffectrapport Regionaal motorcrossterrein  
gemeente Landerd



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

