



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Motorcrossterrein De Prikkedam, gemeente Ooststellingwerf

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

11 juli 2019 / projectnummer: 3175



1 Advies in het kort

Aanleiding

De gemeente Ooststellingwerf wil voor Motorcrossterrein De Prikkedam bij Makkinga een nieuw bestemmingsplan vaststellen. In dat plan komen hoofdzakelijk regels over het gebruik van het terrein voor motorcrossactiviteiten. De gemeente legt er ook enkele andere vormen van gebruik in vast, zoals parkeren en het medegebruik voor veldsportactiviteiten. Met het plan wil de gemeente de problemen omtrent de status van het motorcrossterrein oplossen.¹ Voordat de gemeente over het plan besluit, zijn de milieugevolgen ervan onderzocht in een milieueffectrapport (MER). In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat laat het MER zien?

Het MER bouwt voort op een onderzoek uit 2018 waarin is verkend welke activiteiten op het motorcrossterrein mogelijk zijn binnen de grenzen die de wet stelt aan de geluidbelasting bij woningen. Op grond van dat onderzoek achtte de gemeente legaliseren van het motorcross-terrein haalbaar.^{2, 3} Nu zijn ook andere effecten onderzocht, zoals die op de luchtkwaliteit, de natuur en het landschap. Verder is gedetailleerd onderzocht of verplaatsing binnen de gemeente mogelijk is en is nog aanvullende informatie over de geluidbelasting verzameld. Daarnaast is nogmaals tegen het licht gehouden wat op dit ogenblik legaal is en wat niet. De gemeente concludeert op grond van het MER dat geluidbeperkende maatregelen nodig en mogelijk zijn om het crossterrein ruimtelijk in te passen.

Hoe beoordeelt de Commissie het MER?

De Commissie constateert dat op slechts één punt informatie ontbreekt. Het effect van de uitlaatgassen van de crossmotoren op de natuur is namelijk beoordeeld op basis van een grenswaarde uit het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De Raad van State heeft recent geoordeeld dat met het hanteren van deze grenswaarde niet is verzekerd dat de natuur geen schade ondervindt. Daarom is de Commissie van oordeel dat beter moet worden gemotiveerd in hoeverre de emissies die het bestemmingsplan mogelijk maakt, niet tot schade leiden. **Het MER bevat dus niet alle informatie over het effect van de uitlaatgassen op de natuur die essentieel is voor een besluit over Motorcrossterrein De Prikkedam.** De Commissie adviseert het MER op dit punt aan te vullen vóór de gemeente een besluit neemt over het bestemmingsplan.

Hierna licht de Commissie haar oordeel toe. Die toelichting heeft niet alleen betrekking op het voorgaande punt, maar gaat ook in op:

- de presentatie van de factoren die bepalend zijn voor het besluit over het voornemen;
- de uitvoering van controlemetingen.

¹ Over de status van het motorcrossterrein bestaat al sinds de jaren tachtig onduidelijkheid omdat de rechter steeds weer de planologische regeling of de vergunning (deels) vernietigde.

² De maximaal toelaatbare geluidbelasting bij de omliggende woningen is immers het meest bepalend voor wat er op het terrein mogelijk is.

³ De Commissie heeft over dit eerdere onderzoek geadviseerd. In dat advies concludeerde ze dat de verschillende vormen van gebruik grondig waren geanalyseerd en dat het onderzoek een gedegen basis vormde voor de verdere uitwerking en afronding van het MER en voor het voeren van de discussie over de uiteindelijke keuzes (Zie hiervoor het [tussentijdse toetsingsadvies over het deelaspect geluid van 7 maart 2019](#)).

Bij deze beide punten formuleert de Commissie aanbevelingen. In tegenstelling tot de aanbeveling over de effecten van de uitlaatgassen op de natuur gaat het hier niet om zaken die essentieel zijn voor het te nemen besluit, maar om opties voor het verbeteren van de kwaliteit van het besluit over en de uitvoering van het bestemmingsplan.

Waarom een MER?

Voor het besluit over het bestemmingsplan voor Motorcrossterrein De Prikkedam wordt een MER opgesteld omdat het plan de kaders stelt voor een activiteit die wordt genoemd in het Besluit milieueffectrapportage onder categorie D43 ("De aanleg, wijziging of uitbreiding van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen, met een oppervlakte van 5 hectare of meer"). Het college van burgemeester en wethouders is initiatiefnemer voor het plan en daarmee ook voor het opstellen van het MER.

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Ooststellingwerf – besluit over het bestemmingsplan.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3175](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het oordeel

Inleidende beschouwingen

In het MER wordt meer gedetailleerd dan in de vorige fase onderzocht of het crossterrein op een andere plek binnen de gemeente kan worden ondergebracht. Uit dat onderzoek wordt duidelijk dat aan alle alternatieve locaties nadelen kleven. Zo staan er vaak (veel) woningen in de buurt, is er kwetsbare natuur in de directe nabijheid, zou het landschap worden aangetast of leidt de huidige inrichting (aanwezigheid van sloten of slechte ontsluiting) tot problemen. Het onderzoek laat zien dat verplaatsen geen wezenlijke milieuvoordelen biedt. Hiermee is invulling gegeven aan de aanbeveling uit een eerder advies van de Commissie³ om de mogelijkheden voor verplaatsing beter te onderzoeken.

Daarnaast heeft de gemeente in aanvulling op het eerdere geluidonderzoek het volgende in het MER beschreven:

- de onzekerheden in de aannames in de berekeningen. Voorbeelden zijn de variaties in de geschatte en gemeten geluidproductie van crossmotoren en het effect van absorptie door de bodem op de vastgestelde bronsterkte en op de demping van geluid dat zich van het terrein naar de woningen verplaatst.⁴ De aanvullende beschouwingen over wat wel of niet legaal is, zoals die over de bijdrage van de noordelijke lus in de crossbaan aan de geluidbelasting,⁵ passen in deze onzekerheidsanalyse;

⁴ Zie hiervoor hoofdstuk 4 van bijlage 4 (akoestisch onderzoek) bij het MER.

⁵ Zie hiervoor par. 5.3 van bijlage 4 (akoestisch onderzoek) bij het MER.

- de effecten van enkele specifieke maatregelen, namelijk: het verplaatsen van de beginnerscrossbaan en het beschouwen van nieuwe, aanvullende vormen van afscherming van de baan;⁶
- de effecten van het geluid op de natuur;⁷
- alternatieve en aanvullende uitgangspunten voor het toetsen van berekende geluidbelastingen;⁸
- resultaten van berekeningen zonder toeslag voor tonaal geluid;⁹
- wat dit alles betekent voor het bestemmingsplan.¹⁰

Verder laat het MER zien wat de gevolgen zijn van toestaan van extra activiteiten (zoals meer wedstrijden) of van een andere inrichting van het terrein op het omliggende gebied en op de landschappelijke, archeologische en natuurwaarden die op het terrein zelf aanwezig zijn. Zo leiden extra wedstrijden tot meer verkeer, meer geluidhinder en meer (kans op) schade aan de natuur en leiden geluidbeperkende maatregelen zoals schermen of hogere geluidwallen tot natuurschade en verdere aantasting van het landschap. De totale analyse bevestigt dat geluid de belangrijkste en meest beperkende factor is voor het gebruik van het terrein door de motorsportvereniging (MSV).

Naar het oordeel van de Commissie is daarmee alle informatie aanwezig om te onderbouwen welke grenzen aan de geluidbelasting van de crossbaan worden gesteld, en om de maatregelen te selecteren die moeten worden genomen om deze grenzen te respecteren.

Presentatie van bepalende factoren

Het opnieuw tegen het licht houden van de geluidonderzoek en van het toetsingskader voor geluid, het uitwerken van aanvullende maatregelen en het in gewijzigde vorm presenteren van eerder uitgevoerde geluidberekeningen hebben naar het oordeel van de Commissie niet geleid tot een overzichtelijk eindresultaat. Het nieuwe, akoestische onderzoek wijzigt en vult aan, maar ontbeert een overzichtelijke samenvatting van de belangrijkste uitgangspunten en resultaten (gehanteerde bronsterkten, kenmerken van beschouwde alternatieven, maatregelen en relevante geluidniveaus). De samenvatting van het MER lost dit probleem niet op en wordt op onderdelen als technisch en specialistisch ervaren.¹¹ Een leesbare introductie van de gehanteerde geluidmaten ontbreekt. In haar eerdere advies had de Commissie geadviseerd om die op te nemen.

Daarom adviseert de Commissie om in de oplegnotitie bij het te nemen besluit een helder overzicht op te nemen van:

- de eisen die aan het voornemen worden gesteld (toetsingskader);
- wat nodig is om aan die eisen te voldoen (gebruiksbeperkingen en maatregelen);
- de opties die zijn onderzocht in de zoektocht naar een te bestemmen voornemen.

⁶ Zie hiervoor hoofdstuk 7 van bijlage 4 (akoestisch onderzoek) bij het MER. In dat verband is invulling gegeven aan de aanbeveling uit een eerder advies van de Commissie om overwogen maatregelen beter te motiveren.

⁷ Zie hiervoor paragrafen 8.4.1 en 8.4.2 van het MER.

⁸ Zie hiervoor hoofdstuk 2 van bijlage 4 (akoestisch onderzoek) bij het MER.

⁹ Hiermee is invulling gegeven aan de aanbeveling uit een eerder advies van de Commissie om deze correctie uit te voeren.

¹⁰ Zie hiervoor hoofdstuk 8 van bijlage 4 (akoestisch onderzoek) bij het MER.

¹¹ Zo worden in de geluidparagraaf van de samenvatting vier verschillende beoordelingsniveaus geïntroduceerd waarna de geluidbelasting van verschillende bronnen in verschillende situaties met een of meer van deze niveaus wordt vergeleken.

Uitvoering van metingen

In het monitoringprogramma dat door de gemeente wordt voorgesteld, moet de MSV het bronniveau van alle motoren controleren, motoren met te hoge waarden weren, van de controles een registratie bijhouden en daarover aan de gemeente rapporteren. Het MER laat zien dat de schatting van de geluidbelasting bij de woningen niet vrij is van onzekerheden. Verder heeft de Commissie in haar eerdere advies geconstateerd dat de MSV en de gemeente het niet eens zijn over de handhaafbaarheid van het brongeluid van de motoren.

Daarom adviseert de Commissie de gemeente om naast het voorgestelde monitoringprogramma met enige regelmaat ook metingen ter hoogte van de woningen uit te (laten) voeren. Daarmee kan worden geverifieerd of het vastgestelde grenzen worden gerespecteerd en kan de inrichting en/of het gebruik van het terrein, zo nodig, worden bijgestuurd.

Effect van de uitlaatgassen van de crossmotoren op de natuur

De uitlaatgassen van de motoren en van het verkeer van en naar het motorcrossterrein bevatten stikstofverbindingen die schadelijk zijn voor de natuur. In een voortoets bij het MER zijn met het AERIUS-model verspreidingsberekeningen uitgevoerd om te bepalen in hoeverre significante effecten op voorhand kunnen worden uitgesloten. De resultaten zijn getoetst aan de drempelwaarde uit het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over dit programma aangegeven dat met het hanteren van de drempelwaarde in het PAS niet is verzekerd dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast.¹² Deze uitspraak kan daarom gevolgen hebben voor het besluit over dit bestemmingsplan, omdat nu niet meer kan worden verwezen naar de passende beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt voor wat betreft het effect van depositietoenames onder de grenswaarde.¹³

De Commissie is zich bewust van het feit dat de stikstofdepositie ten gevolge van het plan op het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied¹⁴ zeer gering is. Immers, uit figuur 8.5 van het MER blijkt dat op minder dan 1 kilometer van het motorcrossterrein de met AERIUS berekende depositie in de worst-casesituatie¹⁵ al lager is dan de ondergrens die het model hanteert. En op de grens van het Natura 2000-gebied zal de depositie al snel één à twee orden van grootte lager zijn. Toch is het nodig om, gegeven de situatie die na 29 mei is ontstaan, te motiveren in hoeverre de stikstofemissies die het bestemmingsplan mogelijk maakt, niet tot significant negatieve gevolgen leiden.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER met een berekening en een ecologische onderbouwing te laten zien of de stikstofemissies die het bestemmingsplan mogelijk maakt, niet tot significant negatieve gevolgen leiden en om aan te geven wat dit betekent voor de uitvoerbaarheid van het plan.

¹² Zie o.a. overweging 33.3 uit de uitspraak 201600614/3/R2, 201600617/3/R2, 01600618/3/R2, 201600620/3/R2, 201600622/4/R2, 201600630/3/R2.

¹³ Zie onder ander overwegingen 35.1 en 36 in de uitspraak.

¹⁴ Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelderveld.

¹⁵ De depositie veroorzaakt door de worst-casesituatie is beduidend hoger dan de formeel te berekenen depositie veroorzaakt door het *verschil* tussen dat *wat het plan mogelijk maakt*, en dat wat op grond van de *planologisch legale situatie* mogelijk is.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Jan Bakker

dr. Johan Lembrechts (secretaris)

Marja van der Tas (voorzitter)

ir. Paul de Vos

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Vaststellen van een bestemmingsplan voor Motorcrossterrein De Prikkedam bij Makkinga.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D43, "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een permanente racebaan voor gemotoriseerde voertuigen, met een oppervlakte van 5 hectare of meer". Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag

De gemeenteraad van de gemeente Ooststellingwerf.

Initiatiefnemer

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ooststellingwerf.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Gesprekken met belanghebbenden tijdens adviestraject

De Commissie heeft in het voorjaar van 2017, tijdens een bezoek aan het motorcrossterrein, op verzoek van het bevoegd gezag, gesproken met vertegenwoordigers van de motorsportvereniging en van de omwonenden.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3175](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

